Die Geschäfte der Schleppschiffahrts-Unternehmer.

(§ 1 Ziffer 5 des neuen Handelsgesetzbuchs.)

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Doktorwürde

der

Juristen-Fakultät zu Rostock

vorgelegt von

Karl Klamroth

Kammergerichts-Referendar.

Berlin W. 35.

Druck von F. A. Günther & Sohn, Lützow-Strasse 6.

1903.

Die Geschäfte der Schleppschiffahrts-Unternehmer.

(§ 1 Ziffer 5 des neuen Handelsgesetzbuchs.)

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Doktorwürde

der

Juristen-Fakultät zu Rostock

vorgelegt von

Karl Klamroth

Kammergerichts-Referendar.

ACAD
LUDW
BIBL

Berlin W. 35.

Druck von F. A. Günther & Sohn, Lützow-Strasse 6.

1903.

Literatur.

Baron, Pandekten. 8. Auflage. Leipzig 1893.

Betriebs-Ordnung für den Kaiser Wilhelm-Kanal.

Boyens, Ueber den Begriff der Schiffsbesatzung und dessen Anwendung auf die Schleppschiffahrt. In der Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht. Begründet von L. Goldschmidt, herausgegeben von Keyssner & Lehmann. Bd. 50.

Boyens, Das deutsche Seerecht. Auf Grund des Kommentars von William Levis, neu bearbeitet von Emil Boyens. Bd. I und Bd. II. Leipzig 1897 und 1901.

Cosack, Lehrbuch des Handelsrechts. 3. und 5. Auflage. Stuttgart 1900.

Cosack, Lehrbuch des deutschen bürgerlichen Rechts auf der Grundlage des Bürgerlichen Gesetzbuchs. Jena 1900.

Eger, Das deutsche Frachtrecht. Bd. I. Berlin 1879.

Endemann, Handbuch des deutschen Handels-, See- und Wechselrechts. Bd. III. Leipzig 1885.

Entscheidungen des Reichsgerichts in Civilsachen. Bd. 6, 10, 20, 25, 38, 46.

Entscheidungen des Reichsoberhandelsgerichts. Bd. 4, 13, 23.

Förtsch, Kommentar zu den Gesetzen betr. die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt und der Flösserei. Leipzig 1900.

Goldschmidt's Handbuch des Handelsrechts. Bd. I. Erlangen 1874.

Goldschmidt's Zeitschrift, Bd. 36. Rechtssprüche, gesammelt von Lehmann.

Gruchot, Beiträge zur Erläuterung des deutschen Rechts. 14. und 41. Jahrgang.

v. Hahn, Kommentar zum Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuch. Bd. I und Bd. II. Braunschweig 1879 und 1875.

v. Hahn, Gesamte Materialien zu den Justizgesetzen. Bd. VI.

Hanseatische Gerichtszeitung. Jahrgänge 1887, 1891 (Beiblatt), 1892, 1894, 1899, 1900.

Juristische Wochenschrift. Jahrgänge 1894, 1896.

Landgraf, Kommentar zum Gesetz, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt und Flösserei. Berlin 1900.

Lehmann-Ring, Kommentar zum Handelsgesetzbuch. Bd. I und Bd. II. Berlin 1901.

Mittelstein, Kommentar zum Gesetz betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt und Flösserei. Zweite gänzlich umgearbeitete Auflage. Bd. I (Leipzig 1901) und Bd. II (Leipzig 1900).

Motive zum Entwurf eines Bürgerlichen Gesetzbuches. Bd. II.

Müller, Für das Verschulden welcher Personen haftet der Rheder gemäss § 734 Abs. 1 des neuen Handelsgesetzbuches? Rostocker Dissertation (ohne Jahreszahl).

Planck, Bürgerliches Gesetzbuch. Bd. II. Berlin 1900.

Schleppreglement der Central Aktiengesellschaft für Tauerei und Schleppschiffahrt zu Ruhrort.

Seuffert's Archiv für die Entscheidungen der obersten Gerichte in den deutschen Staaten. Neue Folge. Bd. 13 und 24 (43, 54).

Staub, Kommentar zum Handelsgesetzbuch, 6. und 7. Auflage.

Stenographische Berichte über die Verhandlungen des Reichstages (Drucksachen des Reichstages) 9. Legislaturperiode (III. Session). 1., 2., 6. und 7. Anlageband.

Thöl, Handelsrecht. III. Bd. Leipzig 1883.

Disposition.

Seite

§ 1. Einleitung 7

§ 2. Feststellung des Begriffs der Geschäfte der Schleppschiffahrtsunternehmer und des Schleppschiffahrtsunternehmers selbst in thatsächlicher Beziehung 8

§ 3. Die juristische Natur der Geschäfte der Schleppschiffahrtsunternehmer 14

§ 4. Welche Rechtsquellen beherrschen die Geschäfte der Schleppschiffahrtsunternehmer? 19

§ 5. Die Pflichten des Schleppschiffahrtsunternehmers gegenüber dem andern Vertragsteil, insbesondere 20

§ 6. seine Haftung 24

§ 7. Die Pflichten des andern Vertragsteils gegenüber dem Schleppschiffahrtsunternehmer 31

§ 8. Die Beendigung der Geschäfte der Schleppschiffahrtsunternehmer 33

§ 9. Die Stellung des Schleppschiffahrtsunternehmers zu den Ladungsinteressenten eines geschleppten Schiffes 39

§ 10. Die Stellung des Schleppschiffahrtsunternehmers zu den Eigentümern anderer Schiffe 41

§ 11. Die Haftung des Eigentümers eines geschleppten Schiffes für Handlungen der Schlepperbesatzung (der Angestellten des Schleppschiffahrtsunternehmers) 43

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41549207_0021

§ 1[1]).

Das Handelsgesetzbuch in der neuen Fassung vom 10. Mai 1897 hat im § 1 bei der Ziffer 5, die von den Transportgewerben handelt, unter den Geschäften, die, gewerbsmässig abgeschlossen, kraft Gesetzes die Kaufmannsqualität für den Geschäftsherrn begründen, die Geschäfte der Schleppschifffahrts-Unternehmer neu hinzugefügt. Damit ist unser Recht um einen Gesetzesbegriff, nämlich den des Schleppschiffahrts-Unternehmers bereichert worden, und die Schleppschiffahrt als ein wichtiges Hülfsgeschäft des Handels[2]) in die Zahl der bereits früher gesetzlich festgestellten Grundhandelsgeschäfte der Transportgewerbe eingereiht. Eine besondere gesetzliche Regelung, wie sie von den Transportgewerben z. B. das Frachtgeschäft erfahren hat, ist hinsichtlich der Geschäfte der Schleppschiffahrts-Unternehmer nicht erfolgt. Der Wunsch, auch hierfür in ausgedehnterem Masse positive Einzelvorschriften zu geben, ist zwar verschiedentlich laut geworden[3]); seitens der Regierung wurde jedoch ein derartiges Bedürfnis nicht anerkannt und ausserdem bezweifelt, dass es bei der grossen Verschiedenheit der auf den einzelnen Gewässern obwaltenden Verhältnisse möglich sei, bestimmtere Regeln aufzustellen, als die, welche sich schon jetzt aus den bestehenden allgemeinen Gesetzesvorschriften ergeben[4]).

Im Folgenden soll nun der Versuch unternommen werden, einen allgemeinen Ueberblick darüber zu geben, welche Rechte und Pflichten durch ein Schleppgeschäft für den Unternehmer und für seinen Gegenkontrahenten nach dem heutigen Stande der Gesetzgebung begründet werden.

---

[1]) Vorbemerkung: Das Bschf. G. und dessen Begründung verwenden den Ausdruck „Schleppschiff" zur Bezeichnung des schleppenden, während der Sprachgebrauch — soweit uns bekannt — darunter das geschleppte Schiff verstehen würde. Im Folgenden soll nach dem Vorgange Mittelstein's für das schleppende Schiff die allgemein übliche und nicht misszuverstehende Wendung „Schlepper", und für das geschleppte Schiff die Bezeichnung „Anhang" gebraucht werden.

[2]) Denkschrift zum Entwurf eines HGB., Drucksachen des Reichstags, 9. Legislaturperiode, 6. Anlageband, S. 3145.

[3]) Landgraf, Kommentar zum Binnenschiffahrtsgesetz, S. 53.

[4]) Begründung des Bschf-G. s. Drucksachen des Reichstags, 9. Legislaturperiode, 1. Anlagebd. S. 311

§ 2.

Das Handelsgesetzbuch redet von »Geschäften der Schleppschiffahrts-Unternehmer«. Es ist zunächst zu erörtern, was man sich unter solchen Geschäften, die wir kurz als Schleppgeschäfte bezeichnen wollen, vorzustellen hat.

Schleppgeschäfte sind Verträge, die darauf gerichtet sind, Gegenstände in einer bestimmten Beförderungsart, nämlich vermittelst des Schleppens, fortzubewegen. Um den Inhalt eines solchen Vertrages näher zu ergründen, haben wir festzustellen, erstens, was unter einem »Schleppen« im Sinne unserer Abhandlung zu verstehen ist, dann, von welcher Beschaffenheit die zu befördernden Gegenstände sein müssen, und schliesslich, in welchem Verhältnis der Schleppschiffahrts-Unternehmer zu diesen Gegenständen während der Ausführung des Schleppgeschäfts steht.

1. Als »Schleppen« bezeichnet man diejenige Art der Fortbewegung eines der Bewegungsfähigkeit aus eigener Kraft ermangelnden körperlichen Gegenstands, die dadurch bewirkt wird, dass eine mit einer solchen Fähigkeit ausgestattete Sache oder Person mit dem bezeichneten Gegenstand dergestalt verbunden wird, dass sich ihre Bewegung dem mit ihr verbundenen Gegenstand mitteilt.

Derartige Schleppleistungen sind nun in mannigfaltigster Weise denkbar. Es würde z. B. eine solche vorliegen, wenn ein Fuhrmann zur Ueberwindung von Anhöhen oder bei plötzlich eintretendem Schneefall sich von Pferden oder Maultieren Vorspanndienste leisten lässt, oder sich gar menschlicher Kräfte dazu bedient[1]). Eine Schleppleistung in unserm technischen Sinne ist dahingegen nur dann gegeben, wenn die Fortbewegung des zu schleppenden Gegenstandes zu Wasser erfolgt, sei es auf Binnengewässern, — Flüssen, Seen oder Kanälen — sei es auf dem Meere[2]).

Auf manchen Flüssen und Kanälen ist das sogenannte Treideln gebräuchlich, d. h. Schiffe werden in der Art an den Ort ihrer Bestimmung gebracht, dass man sie auf dem Leinpfad von menschlichen oder tierischen Kräften ziehen lässt. Auch dieses ist keine Schleppleistung im Sinne unserer Abhandlung. Für uns kommt nur eine solche Schleppthätigkeit in Betracht, die durch ein Schiff bewirkt wird[3]),

---

[1]) Lehmann-Ring, Kommentar zum HGB. Bd. 1, S. 26.

[2]) Eine Abgrenzung der zum See- und zum Binnengebiet gehörenden Gewässern ist für Deutschland in § 1 der Vorschriften über die Registrirung der Kauffahrteischiffe vom 13. November 1873 erfolgt.

[3]) Aushülfsweise kann allerdings auch das Treideln eingreifen. Lehmann-Ring Bd. 1 S. 26.

wobei es grundsätzlich gegenstandslos ist, ob dieses Schiff durch den Dampf, den Wind oder in sonstiger Weise seine Bewegungsfähigkeit erhält. In praxi wird das schleppende Schiff natürlich meist ein Dampfer sein.

2. Geeignet ein Schleppobjekt zu bilden, ist ausnahmslos jede körperliche Sache, die ihrer natürlichen Beschaffenheit nach überhaupt dazu angethan ist, im Wasser geschleppt zu werden. Es kommen demnach nicht nur Schiffe jeder Art und Flösse in Frage, an die zu denken man hier in erster Linie geneigt ist. Vielmehr sind auch einzelne Balken, Tonnen, Schiffstrümmer, selbst ein totes Tier wie ein gestrandeter Walfisch an sich durchaus geeignete Objekte der Schleppthätigkeit. Allerdings wird aus Gründen, die später zu erörtern sind, ein Rechtsgeschäft, das über das Schleppen von solchen und ähnlichen Gegenständen abgeschlossen ist, in der Praxis nur in seltenen Fällen nach den für die Geschäfte der Schleppschiffahrts-Unternehmer geltenden Regeln zu beurteilen sein.

3. Unvereinbar mit dem Wesen des Schleppgeschäfts wäre es, wenn dem Schleppschiffer neben seiner Verpflichtung, das Schleppobjekt fortzubewegen, auch eine Verwahrungspflicht — custodia — in Ansehung desselben auferlegt würde. Wer eine Sache in seiner custodia hat, ist verbunden, sie gehörig zu bewahren und für alle solche Beschädigungen aufzukommen, die sie durch ausserhalb seiner eigenen culpa liegenden Umstände — abgesehen von der vis major — erleidet[1]). Eine Verwahrungspflicht hinsichtlich einer Sache ist für jeden begründet, in dessen Gewahrsam sie kommt; der zu schleppende Gegenstand darf daher dem Schleppschiffer weder ausdrücklich übergeben sein, noch in anderer Weise faktisch in seinen Gewahrsam gelangen, wenn das betreffende Rechtsgeschäft rechtlich als »Geschäft des Schleppschiffahrts-Unternehmers« angesehen werden soll. Denn dem Schleppschiffahrts-Unternehmer fällt lediglich die Aufgabe zu, für die Fortbewegung des Schleppobjekts zu sorgen; eine Verwahrungspflicht übernimmt er nicht.

Im Vorstehenden haben wir diejenigen Eigenschaften und Voraussetzungen erörtert, die allen Schleppgeschäften gemeinsam sind. Nicht gemeinsam ist ihnen dagegen die Art und Weise, wie sie in der Praxis ausgeführt werden. Es ist klar, dass, wenn der durch die Schleppthätigkeit herbeizuführende Enderfolg eintreten soll, nämlich, dass der zu schleppende Gegenstand in der beabsichtigten Weise fortbewegt wird, eine zweckentsprechende Leitung des Schleppens

[1]) Baron, Pandekten S. 388 bis S. 390.

vorhanden sein muss. Legen wir nun den für die Praxis fast ausschliesslich in Betracht kommenden Regelfall zu Grunde, dass das schleppende Schiff ein Dampfer ist und der zu schleppende Gegenstand von einem oder mehreren manövrierfähigen und bemannten Schiffsgefässen dargestellt wird, so lassen sich zwei Arten des Schleppens unterscheiden.

Einmal kann das Schleppen in der Weise bewerkstelligt werden, dass die Leitung dem Führer des Schleppdampfers obliegt. Man redet in diesem Fall von einem »Schleppzuge«, weil hier mehrere Fahrzeuge gleichzeitig geschleppt zu werden pflegen. Diese Art der Fortbewegung von Fahrzeugen im Schlepp ist in erster Linie dem Binnenschiffsverkehr eigentümlich[1]), und gewinnt hier eine stets wachsende Bedeutung[2]). Sie entspringt dem wirtschaftlichen Bedürfnis, eine möglichst grosse Ladung mit möglichster Geschwindigkeit und verhältnismässig geringem Kraftaufwand über weite Strecken zu befördern Die Kähne allein, ohne den Dampfer, würden zu langsam gehen, ein Dampfer allein wiederum würde zu wenig laden. Dass bei einem solchen Schleppzug die Leitung zweckmässigerweise dem Führer des Schleppers überlassen sein muss, liegt ohne weiteres auf der Hand[3]).

Die andere Art des Schleppens besteht darin, dass die Leitung sich an Bord des geschleppten Schiffes befindet. Diese Art findet hauptsächlich dann Anwendung, wenn ein einzelnes Seeschiff geschleppt werden soll. Das grosse Seeschiff, das die Thätigkeit eines Schleppers — oder gar mehrerer — in Anspruch nimmt, ist nicht, wie häufig der Schleppkahn des Binnenschiffes dauernd, sondern nur vorübergehend der eigenen Bewegungsfähigkeit beraubt, oder vielmehr aus irgend einem Grunde daran verhindert, diese Bewegungsfähigkeit auszunutzen. Er will daher auch regelmässig nicht über weite Entfernungen, sondern meist nur auf kurze Strecken, z. B. aus dem engen Hafen in das offene Fahrwasser geschleppt werden. Es ist ersichtlich, dass bei einer derartigen Schleppfahrt die Leitung dem Führer des geschleppten Schiffs zukommt. Er ist dem Schiffer des Bugsierdampfers sicher an theoretischen nautischen Kenntnissen,

[1]) Daneben freilich nicht selten auch der Küstenschiffahrt (z. B. beim Verkehr zwischen der Elbe und Weser, bei Kreide-Transporten von Rügen nach Stettin), die, obwohl den seerechtlichen Vorschriften unterliegend, doch nach Grösse und Einrichtung der dabei verwendeten Fahrzeuge der Binnenschiffahrt nahe steht. Cf. Boyens in Goldschmidts Zeitschr. f. d. Ges. Handelsr. Bd. 50 S. 75.

[2]) Boyens bei Goldschmidt, S. 75; Mittelstein Bd. 1 S. 51.

[3]) Vergl. Mittelstein Bd. 1 S. 55.

wie auch meist an praktischer Erfahrung überlegen, er allein ist bei seiner Vertrautheit mit dem geschleppten Schiff im Stande, die Wirkungen der Manöver des Schleppers auf das Seeschiff zu beurteilen, schliesslich hat er von seiner hoch gelegenen Kommandobrücke im Gegensatz zum Führer des Schleppers den Gesichtskreis, der in allen Fällen gross genug ist, um etwaigen Hindernissen rechtzeitig begegnen zu können[1]). Aus diesen Gründen ist es nicht nur üblich, sondern geradezu Pflicht des Seeschiffers, dass er die Leitung in seiner Hand behält. Ebenso erhellt aus der vorstehenden Betrachtung, dass von demselben Schlepper nur ein Seeschiff geschleppt werden kann.

Schleppschiffahrts-Unternehmer im Sinne des HGB. § 1 Ziff. 5 ist nun derjenige, der es gewerbsmässig übernimmt, Schleppgeschäfte der geschilderten Art auszuführen. Die Gewerbsmässigkeit ist eine Essentiale des Begriffs; wer ein einzelnes Schleppgeschäft abschliesst, ist nicht Schleppschiffahrts-Unternehmer im Sinne des HGB. Die Gewerbsmässigkeit wird dadurch begründet, »dass die Absicht nicht auf einzelne Geschäfte, sondern einheitlich auf einen ganzen Komplex von Geschäften gerichtet ist, und dass ferner die Absicht dahin geht, aus dieser Thätigkeit eine dauernde Einnahmequelle zu machen«[2]).

Das festgestellte Erfordernis der Gewerbsmässigkeit, dass mit dem Wesen des Schleppschiffahrts-Unternehmers unlöslich verbunden ist, gestattet weitere Folgerungen zu ziehen, sowohl für den Begriff des Schleppschiffers, als auch auf die Art seiner Geschäfte.

Die Beförderung eines Schiffes im Schlepp ist auf Binnengewässern[3]) etwas ganz Gewöhnliches und Alltägliches, auf der See dahingegen muss ein Schlepptransport als eine durchaus anomale Beförderungsart betrachtet werden, die nur gelegentlich unter ungewöhnlichen Umständen, z. B. wenn es ein havariertes Schiff zu retten gilt, angewendet wird. Von einem gewerbsmässigen Betreiben der Schleppschiffahrt auf hoher See kann also wohl kaum die Rede

---

[1]) Boyens a. a. O.; Mittelstein a. a. O.

[2]) Entsch. d. R. G. in Civilsachen Bd. 38 S. 20.

[3]) Es verdient hervorgehoben zu werden, dass Dank der geographischen Beschaffenheit unserer deutschen Küste nicht nur die Hafengebiete sämtlicher deutschen Seeplätze zu den Binnengewässern gehören, sondern auch die vom Hafen zum Meere führenden Wasserstrassen (cf. Anm. 1 Seite 10 dieser Abhandlung), in deren dem Meere nächst gelegenen Teilen sich auch das grösste Seeschiff keines Schleppers mehr bedient. Der gesamte Schleppbetrieb in und bei den deutschen Seehäfen fällt daher unter die Binnenschiffahrt.

sein[1]), vielmehr ist dies nur auf Binnengewässern denkbar. Der Begriff des Schleppschiffahrts-Unternehmers ist daher ausschliesslich mit der Binnenschiffahrt, nicht mit dem Seehandel verknüpft. Eine Untersuchung der Rechtsverhältnisse, die entstehen, wenn jemand ein einzelnes Schleppgeschäft über See abschliesst, gehört demnach nicht in den Rahmen dieser Abhandlung, in der die Geschäfte des Schleppschiffahrts-Unternehmers behandelt werden sollen.

Auch die Art der Geschäfte des Schleppschiffers lässt sich, wie gesagt, in Hinblick auf die erforderte Gewerbsmässigkeit seines Betriebes näher begrenzen. Es wurde oben als im Prinzip gültige Regel hingestellt, dass jede dazu angethane körperliche Sache geeigneter Gegenstand eines Schleppgeschäfts sei. Soll aber das Abschliessen derartiger Verträge gewerbsmässig betrieben werden, so hat dies das Vorhandensein solcher Gegenstände zur Voraussetzung, die entweder dauernd oder doch wenigstens vorübergehend einer Beförderung im Schlepp eines Schiffes nicht entraten können oder gar dürfen[2]), wenn anders sie überhaupt fähig sein sollen, ihrer Bestimmung zu dienen. Solche Gegenstände sind aber nur bemannte und manövrierfähige Fahrzeuge, seien sie im Uebrigen plumpe Kähne oder allenfalls Flösse, oder grosse Seeschiffe. Die Beförderung anderer Gegenstände, z. B. eines steuerlosen im Bau befindlichen Schiffsrumpfes innerhalb der Werftanlagen, wird daher bei einem Schleppschiffahrts-Unternehmen, obgleich sie im Betriebe desselben gelegentlich vorkommen mag, nur eine höchst untergeordnete Rolle spielen.

Wir wollen daher auch unseren Betrachtungen künftighin nur den geschilderten Regelfall zu Grunde legen.

Der Schleppschiffahrts-Unternehmer ist ferner Kaufmann, und zwar Kaufmann kraft Gesetzes[3]), nicht erst auf Grund einer Eintragung in das Handelsregister. Geht sein Gewerbebetrieb nicht über den Umfang des Kleingewerbes hinaus, wie es z. B. beim Betrieb mit kleinen Petroleumbarkassen und kleinen Schleppbooten im Hafenverkehr mit ge-

---

[1]) Der Umstand, dass bei der Küstenschiffahrt, die man als Mittelding zwischen See- und Binnenschiffahrt bezeichnen könnte, mitunter Schlepptransporte vorkommen (vergl. Anm. 1 S. 10 dieser Abhandlung), mag unberücksichtigt bleiben. Derartige Schlepptransporte sind jedenfalls nicht häufig genug, um gewerbsmässig betrieben zu werden.

[2]) In manchen Gewässern besteht Schleppzwang, d. h. die öffentlich rechtliche Verpflichtung, einen Schlepper anzunehmen, so z. B. im Hafen von Mannheim. § 10 der Hafen-Polizei-Ordnung für Mannheim (bei Mittelstein Bd. 2 S. 282).

[3]) HGB. § 1 No. 5.

ringem Kapital der Fall ist, so ist er Minderkaufmann nach § 4 HGB.[1]). Die Vorschriften des Handelsgesetzbuchs über die Firmen, die Handelsbücher und die Prokura finden auf ihn keine Anwendung. Nichtsdestoweniger bleibt er Schleppschiffahrts-Unternehmer im Sinne unserer Abhandlung.

Ausser der Qualität eines Kaufmanns, die, wie wir gesehen haben, ihm stets zukommt, besitzt der Schleppschiffahrts-Unternehmer in der Regel auch noch die des Schiffseigners im Sinne des Bsch.-G. § 1. Schiffseigner ist danach »der Eigentümer eines zur Schiffahrt auf Flüssen oder sonstigen Binnengewässern bestimmten und hierzu von ihm verwendeten Schiffs« [2]), demnach jeder Schleppschiffahrts-Unternehmer, der mit ihm gehörenden Fahrzeugen die Schleppschiffahrt ausübt.

Denkbar ist es, dass ein Schleppschiffahrts-Unternehmer sich im Betriebe seines Handelsgewerbes ausschliesslich solcher Schiffe bedient, die in fremdem Eigentum stehen [3]) und die er dann entweder selbst führt oder deren Führung er einem Schiffer anvertraut. Er ist alsdann kein Schiffseigner, wird aber kraft Gesetzes im Verhältnis zu Dritten als ein solcher angesehen [4]). In der Praxis wird ein solcher Fall sich kaum jemals ereignen. Dagegen wird es nicht selten vorkommen, dass ein Schleppschiffahrts-Unternehmer, der die Eigenschaft des Schiffseigners besitzt, im Einzelfall ein ihm nicht gehöriges Schiff für seine Rechnung verwendet.

Kaum der Erwähnung bedarf es, dass der Schleppschiffahrts-Unternehmer sowohl eine einzelne Person sein als sich auch in einer Personenmehrheit darstellen kann. Er kann daher in der Gestalt einer offenen Handelsgesellschaft einer Kommandit-Gesellschaft, einer Aktien-Gesellschaft, einer Kommandit-Gesellschaft auf Aktien, einer Genossenschaft, einer Gesellschaft m. b. H. und einer stillen Gesellschaft erscheinen. Nicht aber kann er im Gewande einer Rhederei auftreten. Diese ist eine spezifische Form der Association

---

[1]) Vergl. Bericht der 18. Reichstagskommission (Hahn, Materialien zu den Justizgesetzen Bd. 6 S. 535).

[2]) Zu beachten ist, dass der Begriff des Schiffseigners nicht genau dem des Rheders (§ 484 HGB.) entspricht, sondern im Vergleich zu diesem wesentlich erweitert ist. Nicht wird wie beim Rheder der Erwerb durch die Schiffahrt betont, sondern die gewerbsmässige Verwendung von Schiffen. Schiffseigner sind daher auch z. B. die Eigentümer von Lustyachten und Hafenpolizeibooten.

[3]) Ebenso wie jemand als Frachtführer Frachtverträge abschliessen kann, ohne auch nur ein eigenes Transportmittel zu besitzen (Lehmann-Ring Bd. 2 S. 310).

[4]) Bschf.-G. § 2.

zur See, eine Gesellschaftsform, die sich in den Seestädten gewohnheitsrechtlich entwickelt und eingelebt hat, und die für die Zwecke der Binnenschiffahrt ausdrücklich einzuführen, keinerlei Bedürfnis bestand [1]).

§ 3.

Das hauptsächlichste Ergebnis des vorhergehenden Paragraphen war die Erkenntnis, dass die »Geschäfte der Schleppschiffahrts-Unternehmer« in zwei Gruppen zerfallen. Es muss daher hier vor allem festgestellt werden, dass es einen einheitlichen juristischen Begriff des Schleppvertrages nicht giebt. Vielmehr haben Verträge, die über das Schleppen eines Schiffes abgeschlossen sind, einen ganz verschiedenen Inhalt und demgemäss auch ganz verschiedene rechtliche Charaktere, je nachdem bei der Ausführung des Vertrages dem Führer des Schleppers die Leitung des Schleppzugs obliegt, oder der Führer des geschleppten Schiffes die Leitung behält.

Betrachten wir zunächst den letzten Fall. Das Verhältnis zwischen dem Schleppschiffer und seinem Gegenkontrahenten gestaltet sich hier folgendermassen. Das leitende grosse Schiff steht dem vorgespannten kleinen Schlepper gegenüber. Der Führer des geschleppten Schiffes erteilt von diesem aus dem Schlepper seine Befehle, die sich auf die von dem letzteren zu steuernde Richtung wie auf die von ihm einzuhaltende Geschwindigkeit, also auf die gesamte Navigation, beziehen. Diesen Befehlen hat der Schleppschiffer unbedingt nachzukommen. Sein Anteil an der Herbeiführung des Enderfolgs der Schleppfahrt, der darin besteht, dass mit dem geschleppten Schiff die gewünschte Ortsveränderung vor sich geht, beschränkt sich demnach darauf, dass er den Weisungen des Gegenkontrahenten gehorcht und die zur Fortbewegung des Schleppschiffes erforderliche mechanische Kraft liefert. Er assistiert somit, wie Mittelstein sich treffend ausdrückt [2]), bei der Navigierung des geschleppten Schiffs, indem er Vorspanndienste leistet, und es kennzeichnet sich daher dasjenige Schleppgeschäft, bei dessen Ausführung dem Schleppschiffer die Leitung nicht zusteht, seiner rechtlichen Natur nach ein Dienstvertrag [3]). Die gesetzliche Regelung des Dienstvertrages im Bürgerlichen Gesetzbuch steht dieser Auffassung nicht entgegen, sondern unterstützt sie. Der Begriff des Dienstvertrages wird vom Gesetz ganz allgemein

[1]) Näheres bei Landgraf S. 11.

[2]) Mittelstein, Bd. 1 S. 53.

[3]) Boyens bei Goldschmidt S. 76; Boyens-Lewis, Seerecht Bd. 2 S. 93; Landgraf S. 53; Seufferts Archiv Bd. 54 S. 34 und Reichs-Oberhandelsgericht Bd. 23 S. 322 Anm.; Förtsch, Kom. zum Bschf. G. S. 96; Mittelstein Bd. 1 S. 53.

dahin bestimmt, dass durch den Dienstvertrag der eine Teil zur Leistung der versprochenen Dienste, der andere Teil zur Gewährung der vereinbarten Vergütung verpflichtet wird. [1]) Die versprochenen Dienste können, wie das Gesetz ausdrücklich hinzufügt, Dienste jeder Art sein.

Dadurch, dass der Schleppschiffahrts-Unternehmer seiner Verpflichtung nur in den seltensten Fällen selbst nachkommt und in der Regel seine Dienstpflicht durch einen Vertreter wahrnimmt, wird die Annahme eines Dienstvertrages nicht ausgeschlossen. Das Gesetz stellt zwar die generelle Forderung auf, dass der zur Dienstleistung Verpflichtete die Dienste in Person zu leisten habe, macht aber die Einschränkung, dass dies nur im Zweifel gelten solle. [2])

Ebenso widerspricht es der Natur des Dienstvertrages in keiner Weise, dass der Schleppschiffer auf die Mitwirkung seiner Leute, der Besatzung seines Schleppdampfers, angewiesen ist, denn wie Cosack ausführt [3]), darf der Dienstschuldner bei seiner Dienstleistung stets nach Massgabe der Verkehrssitte Gehilfen zuziehen und ist nicht selten sogar dazu verpflichtet.

Thöl erblickt in einem Vertrag der in Rede stehenden Art eine Verbindung von Sach- und Dienstmiete; der eine Kontrahent übergäbe den Schlepper zur Benutzung, er vermiete ihn also und stelle gleichzeitig seine Dienste und die Dienste Anderer zur Verfügung zum Zwecke des Transports [4]). Dieser Meinung kann nicht beigetreten werden. In der Natur des Dienstvertrages liegt es begründet, dass dem Dienstpflichtigen neben der Hauptleistung ausdrücklich oder stillschweigend eine Reihe von Nebenverpflichtungen auferlegt sein kann [5]). So kann er insbesondere dazu verpflichtet sein, die zur Ausführung der Dienstpflichten erforderlichen Vorrichtungen und Geräte zu beschaffen. Hierunter ist auch der Schlepper zu rechnen, ohne den der Schleppschiffer zur Erfüllung seiner übernommenen Verbindlichkeit, — zur Leistung von Vorspanndiensten — ausser Stande ist und den zu stellen selbstverständlich ihm obliegt. Der Annahme eines Mietsverhältnisses widerspricht schon der Umstand, dass ein solches das Recht des Mieters auf den Besitz der gemieteten Sache — hier des Schleppers während der Dauer des Vertrages — voraussetzen würde, während der Schleppschiffer stets im Besitz seines Fahrzeuges verbleibt.

---

[1]) BGB. § 611.
[2]) BGB. § 612.
[3]) Bürgerliches Recht Bd. 1 S. 517.
[4]) Thöl, Handelsrecht Bd. 3 S. 7.
[5]) Planck, BGB. Bd. 2 S. 350.

Ganz andere rechtliche Verhältnisse walten ob, wenn es sich um die andere Art der oben erörterten beiden Gruppen der Schleppgeschäfte handelt, wenn die Leitung des Schleppzuges in den Händen des Schleppschiffahrts-Unternehmers ruht. War in dem vorher behandelten Schleppgeschäfte die Thätigkeit der Beförderung Gegenstand des Vertrages, so ist es hier die Beförderung als Produkt der Thätigkeit. Der Schleppschiffer, dem die Leitung des Schleppzuges zusteht, übernimmt die Ausführung der Beförderung als ein einheitliches Ganzes und ist verpflichtet, eine durch den Vertrag bestimmte Ortsveränderung des geschleppten Objekts zu bewirken. Diese Ortsveränderung aber ist als »ein durch Arbeit oder Dienstleistung herbeizuführender Erfolg anzusehen, ein Schleppgeschäft dieser Art stellt sich somit dar als ein Werkvertrag im Sinne des § 631 BGB.[1])[2]). Dies gilt nicht nur, wenn es sich um eine einzelne Schleppleistung handelt, sondern auch dann, wenn ein Schleppdampfer auf unbestimmte Zeit gegen einen festen Tagelohn in der Weise angenommen wird, dass der Gegenkontrahent die einzelnen innerhalb dieser Zeit vorzunehmenden Schleppleistungen bezeichnet, wenn nur dem Schleppschiffer die Art der Ausführung überlassen bleibt[3]). Auch bei dieser Modifikation handelt es sich um die Herbeiführung eines bestimmten technischen Arbeitsergebnisses durch den Schleppschiffer. Ein dahingehendes Rechtsgeschäft steht zu einem gewöhnlichen Schleppvertrag, bei dem der Schleppschiffer die Leitung hat, in demselben Verhältnis wie die time-charter zu dem einzelnen Frachtgeschäft. »Dass aber der Frachtvertrag auch in der Form der Zeitverfrachtung eine Werkverdingung bleibt, ist in Wissenschaft und Praxis nicht bestritten[4]).

Auch ohne die soeben erfolgte vergleichsweise Erwähnung des Frachtgeschäfts hätten wir an dieser Stelle desselben gedenken müssen, da es mit der in Behandlung stehenden zweiten Gruppe der Schleppgeschäfte in naher Beziehung steht. Auch das Frachtgeschäft ist ein Werkvertrag

---

[1]) Lehmann-Ring, Bd. 1 S. 26. — Staub, HGB. Bd. 2 S. 1505. — Reichs, O. H G. Bd. 23 S. 321. — Schott bei Endemann Bd. 3 S. 296.

[2]) Auch hier könnte man, wie in manchen Fällen des Werkvertrages, zweifelhaft sein, ob nicht besser eine Sachmiete anzunehmen ist. (Planck 2 S. 369.) Entscheidend ist jedoch zu Gunsten des Werkvertrages, dass nicht ein Schiff mit der zur Bedienung nötigen Mannschaft zur Verfügung gestellt wird, sondern dass eine bestimmte Leistung ausbedungen ist. (Vergl. R. G. Bd. 25 S. 108).

[3]) Urteil des O.-L.-G. zu Hamburg vom 25. 10. 1897 (Seufferts Archiv Bd. 54 S. 35.

[4]) A. a. O. Siehe auch die dort Citierten.

und besteht in weiterem Sinne[1]) in der Uebernahme der Beförderung eines Gutes, ist also wie das gedachte Schleppgeschäft die auf einen Gütertransport gerichteter Vertrag. So vertritt dann auch Thöl geradezu die Ansicht, dass ein solches Schleppgeschäft nichts anderes sei, als eine besondere Art des Frachtvertrages[2]), indem er ausführt, der Frachtführer[3]) bediene sich zum Transport u. A. (ziehender Tiere oder anderer) ziehender (vorgespannter) Sachen, »z. B. ein Schleppschiff zieht ein Schiff«.

Wir wollen untersuchen, ob diese Ansicht begründet ist.

Für den Begriff eines jeden Schleppvertrages haben wir folgende Erfordernisse als wesentlich kennen gelernt:

1. Die Beförderung muss mittelst einer Schleppthätigkeit geschehen,
2. sie muss auf dem Wasser stattfinden,
3. und von einem Schiff ausgeübt werden,
4. das zu schleppende Gut darf sich nicht im Gewahrsam des Schleppschiffers befinden.

Die ersten drei Punkte würden der Natur des Frachtgeschäftes nicht zuwiderlaufen. Da es bei einem solchen auf die Modalitäten der Fortbewegung nicht ankommt[4]), ist auch die durch Schleppen bewirkte Beförderung eine geeignete Art des Transports.

Ebensowenig ist beim Frachtgeschäft von Belang, woher die für die Fortbewegung nötige Kraft stammt[5]); dass also stets ein Schiff das Subjekt der Schleppthätigkeit sein muss, würde der Annahme eines Frachtvertrages nicht im Wege stehen. Gleichgiltig ist ferner für das Frachtgeschäft, wo die Beförderung erfolgt, ob auf dem Lande, auf Flüssen oder sonstigen Binnengewässern oder auf dem Meere. Endlich würde auch der Umstand, dass das Transportgut nicht an Bord des Schleppschiffes übernommen, sondern diesem vermittelst eines Schleppseils- oder -Taues angehängt wird, die Annahme eines Frachtvertrages nicht ausschliessen[6]). Denn

[1]) D. h. nicht nur das im 3. Buch 6. Abschnitt des HGB. unter dieser Ueberschrift geregelte Frachtgeschäft ist hier gemeint, sondern auch das im 4. Buch HGB. geordnete Seefrachtgeschäft sowie das Frachtgeschäft der Binnenschiffer.

[2]) Handelsrecht Bd. 3 S. 6. Ebenso zwei ältere Erkenntnisse des Preuss. O. Trib. vom 28. 4. 1857 und vom 20. 3. 1858 (cit. bei Eger, Frachtrecht Bd. 1 S. 35), ferner Cosack in der 3. Aufl. seines Handelsrechts, S. 435, zweifelhaft Goldschmidt, Handelsrecht Bd. 1 S. 615

[3]) Thöl hat zwar hier nur den Art. 390 des A. HGB., der mit § 425 des N. HGB. sachlich übereinstimmt (v. Hahn a. a. O. S. 402) im Auge, doch geht deutlich hervor, dass er im Prinzip das Schleppgeschäft dem Frachtgeschäft unterordnen will.

[4]) Lehmann-Ring Bd. 2 S. 310.

[5]) Lehmann-Ring a. a. O.

[6]) Boyens-Lewis, Seerecht Bd. 2 S. 93.

wenn nicht einmal die Anwendung von Transportmitteln ein unentbehrliches Moment für das Frachtführen ist, so kann es umsoweniger in's Gewicht fallen, in welcher Weise das zum Transport verwendete Schiff diesen Zwecken dienstbar gemacht wird[1]).

Dagegen steht das vierte der oben genannten Erfordernisse mit der Natur des Frachtvertrages in unlöslichem Widerspruch. Wie allgemein anerkannt wird, erfordert es das Wesen des Frachtvertrages, dass das Transportgut dem Transportübernehmer übergeben wird, d. h. dass dieser eine Verwahrungspflicht hinsichtlich desselben übernimmt. Der Schleppschiffer dagegen liefert lediglich die bewegende Kraft zur Fortschaffung des zu befördernden Gutes, ohne dass dieses in seine custodia übergeht. Das Schleppgeschäft, das sich als Werkvertrag darstellt, ist daher nicht, wie Thöl dies thun will, als eine besondere Spezies des Frachtvertrages anzusehen[2]), sondern er ist ein neben dem letzteren bestehender besonderer Vertrag, dessen Inhalt von dem des Frachtgeschäfts wesentlich abweicht. Diese Ansicht, die bereits unter der Herrschaft des alten Handelsgesetzbuchs fast ausnahmslos von Wissenschaft und Rechtsprechung vertreten wurde, hat durch das neue Handelsgesetzbuch in § 1 Ziff 5 mit der selbständigen Hervorhebung der Geschäfte der Schleppschiffahrts-Unternehmer neben den Frachtverträgen seine Bestätigung gefunden[3]).

Trotzdem in der Theorie der zwischen Frachtvertrag und Schleppvertrag obwaltende Unterschied klar zu Tage tritt, ergeben sich dennoch in der Praxis häufig Schwierigkeiten in der Beurteilung, was für ein Vertrag als vorliegend zu erachten ist. Diese Schwierigkeit entsteht dadurch, dass es, wenn nicht eine bestimmte Vereinbarung getroffen ist, im einzelnen Fall fraglich sein kann, ob das Transportgut nach dem Willen der Kontrahenten dem Schleppschiffer übergeben war, oder nicht. Es lassen sich hierfür folgende Interpretationsregeln aufstellen.

Hat der Schleppschiffer es übernommen, Flösshölzer vermittelst eines Dampfers zu schleppen, so ist mangels anderer Abmachung anzunehmen, dass er für die Dauer der Beförderung die custodia über das Transportgut mit über-

---

[1]) Vergl. hierzu R. O. H. G. Bd. 13, S. 134 und R. G. Bd. 4 S. 100.

[2]) Lehmann-Ring, Bd. 1 S. 26, Bd. 2 S. 311; Eger, Bd. 1 S. 35; Cosack, Handelsrecht, 5. Aufl. S. 421; Boyens-Lewis, Bd. 2 S. 93; Schott in Endemanns Handbuch, Bd. 3 S. 296; R. O. H. G., Bd. 23 S. 320; Hans. O. L. G. (Hans. Ger. Zeit. v. 1900, S. 214); Seufferts Archiv, Bd. 43 S. 72; Mittelstein, Bd. 1 S. 53; Förtsch, S. 96.

[3]) Lehmann-Ring, Bd. 1 S. 26.

nommen hat[1]). Dasselbe gilt von dem Fall, dass ein Schiffer sich dazu verpflichtet, unbemannte Fahrzeuge mit oder ohne Ladung auf Binnengewässern durch Schleppen zu befördern. Dahingehende Verträge würden demgemäss als Frachtgeschäfte aufzufassen sein. Dahingegen ist die Absicht der Uebergabe als ausgeschlossen anzusehen und demnach ein Schleppvertrag stets dann als vorliegend zu erachten, wenn ein Schlepper die Beförderung von Fahrzeugen übernimmt, die Steuerfähigkeit besitzen und mit eigener Mannschaft versehen sind.

Nicht ohne weiteres auf der Hand liegend ist die Entscheidung der in Rede stehenden Frage dann, wenn jemand sich zum Transport von unbemannten Fahrzeugen über See[2]) verpflichtet hat, ohne dass nähere Abmachungen über die Uebernahme der custodia getroffen sind. Wenn oben im entsprechenden Fall auf Binnengewässern die custodia als dem Schleppschiffer anvertraut angenommen worden ist, so war hierbei die Erwägung massgebend, dass auf Binnengewässern der Schiffer im Stande ist, von dem Schleppschiff aus eine custodia an einem mit diesem verbundenen Fahrzeug ohne Schwierigkeit auszuüben. Anders bei der Seeschiffahrt. Hier ist bei der elementaren Gewalt des Meeres die Ausübung einer Obhut über Gegenstände, die sich nicht im Schiffe befinden oder fest mit demselben verbunden sind, in einer Weise erschwert, dass eine custodia der geschilderten Art nur unter den günstigsten Umständen möglich erscheint[3]). Unbemannte Fahrzeuge, die zur See im Schlepp befördert werden sollen, können daher nur dann als übergeben gelten, wenn ein dahingehender Vertragswille unzweifelhaft zum Ausdruck gelangt ist[4]).

§ 4.

Die Geschäfte der Schleppschiffahrts-Unternehmer sind Handelsgeschäfte. Für die rechtliche Beurteilung der aus ihnen sich ergebenden Thatbestände sind daher die Normen des Handelsrechts massgebend. Das deutsche Handelsrecht aber beruht nicht allein auf dem Handelsgesetzbuch, sondern neben diesem noch auf anderen Reichsgesetzen, durch welche bestimmte Materien eine gesetzliche Regelung erfahren haben. So ist unter anderem auch das Recht der Binnenschiffahrt durch ein besonderes Reichsgesetz geordnet, nämlich durch das Gesetz betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der

[1]) RG., Bd. 6 S. 100.

[2]) Dieser Fall gehört streng genommen nicht hierher, weil ein Schleppschiffahrtsunternehmer nur auf Binnengewässern thätig ist. Er mag der Vollständigkeit wegen mit erwähnt werden.

[3]) Cf. Gruchots Beiträge, Bd. 41 S. 1091.

[4]) So auch Boyens-Lewis, Bd. 2 S. 93.

Binnenschiffahrt und Flösserei vom 15. Juni 1895 (neue Fassung vom 20. Mai 1898). Unter dieses Gesetz fällt auch die von uns behandelte Schleppschiffahrt ihrem ganzen Umfange nach. Denn die Schleppschiffahrts-Unternehmer können, wie oben dargelegt, ihre Geschäfte nur auf Binnengewässern gewerbsmässig betreiben.

Das vierte Buch des Handelsgesetzbuchs, das den Seehandel zum Gegenstande hat, kommt nur insoweit in Betracht, als es sich um die Beurteilung von Verhältnissen des Gegenkontrahenten des Schleppschiffers zu diesem handelt, und auch hier nur dann, wenn das geschleppte Schiff seinem Eigentümer zum Erwerb durch die Seefahrt dient, der Gegenkontrahent also Rheder ist[1]).

Hinter den Sätzen des Handelsgesetzbuchs und des Binnenschiffahrtsgesetzes, die sich als Sonderrechte darstellen, steht als subsidiäre Rechtsquelle das allgemeine bürgerliche Recht, und zwar wie sich aus der rechtlichen Natur der beiden Arten von Schleppgeschäften ergiebt, im besonderen das Recht des Dienstvertrages und des Werkvertrages. Freilich ist dabei zu beachten, dass bei der gesetzlichen Regelung der beiden Rechtsinstitute der besonderen Natur einzelner Dienstverhältnisse und Werkverträge durch Sondervorschriften Rechnung getragen ist[2]), die für die Geschäfte der Schleppschiffahrts-Unternehmer jeglicher Bedeutung ermangeln. Hierher gehören besonders beim Dienstvertrage die Vorschriften, die dann gelten, wenn der Dienstverpflichtete in die häusliche Gemeinschaft des Gegenkontrahenten aufgenommen ist, und wenn es sich um Dienste höherer Art handelt. Von den Vorschriften des Bürgerlichen Rechts über den Werkvertrag sind diejenigen Grundsätze auf die Schleppgeschäfte unanwendbar, die lediglich die Herstellung und Veränderung einer Sache im Auge haben.

§ 5.

Die Pflichten, die dem Schleppschiffahrts-Unternehmer aus dem geschlossenen Schleppvertrage erwachsen, sind verschiedener Art, je nachdem das betreffende Geschäft als ein Dienst- oder ein Werkvertrag anzusehen ist. Liegt ein Dienstvertrag vor, d. h. fällt dem zu schleppenden Schiffe, wie aus den Umständen zu entnehmen oder wie durch besondere Vereinbarung festgesetzt ist, die Leitung und Aufsicht der Schleppfahrt zu, so ergeben sich die Pflichten des Schleppschiffers aus der Natur des Dienstvertrages, durch die

---

[1]) Cf. HGB. § 484.
[2]) Cf. Planck, Bd. 2 S. 369.

der Dienstschuldner verpflichtet wird, die versprochenen Dienste zu leisten.

Als versprochene Dienste sind hier im Wesentlichen folgende zu bezeichnen:

Der Schleppschiffer hat dafür zu sorgen, dass pünktlich zur festgesetzten Zeit und Stunde und am verabredeten Orte ein geeignetes Fahrzeug bereit liegt, um das Schiff des Gegenkontrahenten, des Dienstempfängers, ins Schlepptau zu nehmen. Die erforderlichen Schlepptrosse zu stellen ist, mangels anderer Vereinbarung, Sache des Schleppschiffers [1]). Von dem Augenblick an, da die Verbindung zwischen dem Schleppdampfer und dem anderen Schiff hergestellt ist, hat sich der Schleppschiffer, wie es seiner Stellung als Dienstschuldner entspricht [2]), streng an die Anweisungen des Vertragsgegners zu halten. Er behält zwar das Kommando über seinen Schleppdampfer, hat aber die von ihm zu treffenden Massregeln nach den Anordnungen einzurichten, die er von dem leitenden Schiffe in betreff des Zeitpunktes der Abfahrt, der einzuhaltenden Geschwindigkeit und der Fahrtrichtung erhält. So lange solche Anordnungen ausbleiben, muss er von selbst diejenigen Massregeln ergreifen, die seiner Ueberzeugung nach erforderlich sind, damit die Schleppfahrt weiter glücklich von statten gehe. Ueber einen Befehl des leitenden Schiffes darf er sich unter keinen Umständen hinwegsetzen, selbst dann nicht, wenn dieser ihm unnötig oder gar zweckwidrig erscheint, denn »der Dienstschuldner ist«, wie Cosack sagt [3]), »nicht der Vormund des Dienstempfängers«. So muss er z. B. bei einem hereinbrechenden Nebel auch dann auf erhaltene Weisung sofort abstoppen und vor Anker gehen, wenn nach seiner Meinung die Fahrt noch fortgesetzt werden könnte. Ist der Schleppschiffer nach Lage der Umstände zu der Annahme berechtigt, dass der Führer des leitenden Schiffes bei Kenntnis der Sachlage die gegebene Anweisung ändern oder zurücknehmen würde, so muss er demselben, wie jeder Dienstschuldner, davon Anzeige machen und dessen Entschliessung abwarten, wenn nicht mit dem dadurch bedingten Aufschub Gefahr verbunden ist [4]). Selbstverständlich ist, dass der Schleppschiffer nicht auf eigene Hand die Schlepptrosse loswerfen darf, wodurch das leitende Schiff

[1]) Mittelstein, Bd. 1 S. 56; Boyens bei Goldschmidt, S. 83; Urt. des Hans. O. L. G. v. 6. März 1900 (Hans. Ger.-Zeit. v. 1900 S. 214). Die Schleppschiffahrtsunternehmer pflegen das Gegenteil auszumachen. (Cf. Betriebsordnung für den Kaiser-Wilhelm-Kanal § 49; Schlepp-Regl. der Central A.-G. für Tauerei und Schleppschiffahrt zu Ruhrort § 7).

[2]) Cosack, BGB., Bd. 2 S. 518.

[3]) Cosack a. a. O.

[4]) BGB. §§ 675, 665; Boyens, Zeitschr. f. d. ges. Handelsrecht, S. 76.

hilflos der Strömung überliefert werden würde; es ist ausschliesslich Sache des letzteren, die Dauer dieser Verbindung zu bestimmen[1]).

Wesentlich anders stellen sich gegenüber dem anderen Vertragsteil die Pflichten des Schleppschiffers, wenn er während der Schleppfahrt die Leitung inne hat. Er steht alsdann nicht im Dienst der geschleppten Schiffe, sondern er hat mit ihnen, wie wir oben sahen, einen Werkvertrag geschlossen. Durch einen solchen Vertrag wird der Unternehmer dazu verpflichtet, einen bestimmten, versprochenen Erfolg herbeizuführen. Dieser Erfolg besteht im vorliegenden Falle darin, dass das oder, was hier die Regel ist, die mehreren im Schlepptau befindlichen Schiffe unbeschädigt, und falls eine bestimmte Frist, innerhalb deren die Beförderung bewirkt werden soll, ausbedungen ist, vor Ablauf dieser Frist an den Ort ihrer Bestimmung geschleppt werden. Der Schleppschiffer verpflichtet sich also hier nicht zu den einzelnen Handlungen, die von seiner Seite zur Bewirkung des gewünschten Endergebnisses erforderlich sind, sondern er verpflichtet sich unmittelbar zur Herstellung dieses Endergebnisses im Ganzen.

Mit grosser Klarheit ist dieser Inhalt des in Rede stehenden Schleppgeschäfts wiedergegeben in einer Entscheidung des Reichs-Oberhandelsgerichts in der es heisst[2]): »Nicht der Dampfer wird vermietet, auch nicht die einzelnen mittelst desselben vorzunehmenden Leistungen, sondern das opus des Schleppens nach einem bestimmten Ort wird vom Schlepper gemietet, der Schlepper übernimmt die Ausführung des Schleppens als ein einheitliches Ganzes und hat die einzelnen zur Erreichung dieses Erfolges erforderlichen Handlungen nach eigenem Ermessen vorzunehmen«.

Es giebt zahlreiche Werkverträge, bei denen die Herbeiführung des gewünschten Erfolges nicht ausschliesslich in der Hand des Unternehmers liegt, bei denen vielmehr auch der locator operis sein Teil zum Gelingen des Werkes beizutragen hat[3]). Auch der Schleppvertrag, bei dem der Schleppschiffer die Leitung des Schleppzuges inne hat, fällt unter diese Kategorie; auch er weicht von dem regelmässigen Inhalt eines Werkvertrages darin ab, dass der Schlepper bei Ausführung seines Werkes auf die Mitwirkung des geschleppten Fahrzeuges zu rechnen hat Denn der Führer des Schleppdampfers hat nur dieses sein Schiff in seiner unmittelbaren

---

[1]) Urt. d. R. G. v. 15. Nov. 1899, S. 156 (Hans. Ger. Zeit. 1899. XX. No. 58); Boyens, S. 77.

[2]) R. O. H. G., Bd. 23 S. 321.

[3]) Im BGB. ist auf diese Werkverträge Rücksicht genommen. Cf. § 642. Siehe hierzu auch Anm. bei Planck, Bd. 2 S. 370.

Gewalt; die übrigen im Schleppzuge befindlichen Kähne unterstehen zwar ebenfalls seinem Kommando, doch ist er machtlos, wenn deren Schiffer seine Kommandos nicht beachten oder nicht richtig ausführen, und nicht überhaupt ihr Verhalten den Manövern des Schleppers — hauptsächlich durch geeignetes Steuern — anpassen.

Diese, also in der Natur des Schleppvertrages begründete Mitwirkung, auf die wir unten näher eingehen werden, vorausgesetzt, ist der Schleppschiffer ohne Weiteres jeglicher Verbindlichkeit gegenüber seinem Kontrahenten ledig, sowie das geschleppte Schiff wohlbehalten und rechtzeitig seinen Bestimmungsort erreicht hat und die Schlepptrosse gelöst ist. In welcher Weise im Einzelnen der Schleppschiffer dieses Endergebnis herbeigeführt, insbesondere ob er während der Fahrt die strompolizeilichen Verordnungen[1]) beobachtet hat, darüber ist er der Gegenpartei keine Rechenschaft schuldig. Da dem Schleppschiffer das zu schleppende Schiff bei Beginn der Reise nicht übergeben war (der Umstand, der uns die Annahme eines Frachtvertrages verneinen liess), so hat er es bei Beendigung derselben auch an niemand auszuliefern, ebensowenig wie er während der Schleppreise eine Verwahrungspflicht auszuüben hatte.

Einer kurzen Erörterung bedarf es noch, was unter »rechtzeitiger« Beförderung zu verstehen ist. Es kommt hier vor allem in Betracht, ob eine bestimmte Frist, innerhalb deren die Beförderung erfolgen sollte, bedungen war oder nicht. War sie bedungen, so ist gleichgültig, zu welchem Zeitpunkt die Schleppreise angetreten war, sofern nur das geschleppte Schiff vor Ablauf der Frist den Bestimmungsort erreicht. War dagegen eine Frist nicht vereinbart, so ist es angemessen, den Schleppschiffer in entsprechend angewendeter Weise denselben Regeln zu unterwerfen, die das Handelsgesetzbuch in § 428 für den Frachtführer bezüglich der Beförderungszeit des Frachtguts für den Fall aufgestellt hat, dass eine bestimmte Beförderungsfrist nicht ausgemacht war. Darnach würde der Schleppschiffer verpflichtet sein, die Schleppbeförderung innerhalb einer Zeit anzutreten und zu vollenden, die sich nach dem Ortsgebrauch bestimmt, und

---

[1]) Die Vorschriften über die Schiffahrt auf den einzelnen Binnengewässern enthalten zahlreiche Bestimmungen für die Schleppschiffahrt, so besonders über die Länge der Schleppzüge, über das Nebeneinanderkoppeln von Kähnen, Signale u. s. w. Siehe namentlich Rheinschiffahrtsordnung § 10 (Mittelstein, Bd. 2 S. 227), Hafenpolizeiordnung für Mannheim § 10 (a. a O. S. 282); Elbschiffahrtsordnung § 16 (a. a. O. S. 438), § 31 (a. a. O. S. 445), § 46 (a. a. O. S. 453), Kaiserl. Verord. für die Unterelbe Art. 3 (a. a. O. S. 461); Hamburger Hafengesetz §§ 34, 35 (a. a. O. S. 490, 491) u. a. m.

wenn ein Ortsgebrauch nicht besteht, die Beförderung in einer den Umständen nach angemessenen Frist zu bewirken. Der Ortsgebrauch wird gewöhnlich, da hier der Gegenkontrahent an dem alsbaldigen Antritt der Reise ein Interesse hat, dem Schleppschiffer zur Pflicht machen, den zur Schleppbeförderung angemeldeten Kahn, mit dem nächsten Schleppzuge, der den Abgangsort verlässt, mitzunehmen, wobei er jedoch die Priorität der Anmeldungen nach Möglichkeit zu berücksichtigen hat[1]).

Was bei fehlendem Ortsgebrauch als »angemessene Frist« zu betrachten ist, innerhalb deren der Schleppschiffer die Reise zu bewirken, d h. anzutreten oder zu vollenden oder anzutreten und zu vollenden hat[2]), ist quaestio facti und unterliegt bei Streitfällen richterlichem Ermessen.

Die während der Schleppfahrt selbst einzuhaltende Mindestgeschwindigkeit ist für einzelne Gewässer durch Polizeivorschriften festgesetzt[3]).

§ 6.

Der Schleppschiffahrts-Unternehmer haftet seinem Gegenkontrahenten für den Schaden, den dieser durch ein schuldhaftes Verhalten des Unternehmers oder seiner Leute bei der Ausführung des Schleppvertrages erleidet. Ein solcher Schaden erwächst dem Eigentümer eines geschleppten Schiffes besonders in folgenden drei Fällen:

1. wenn das geschleppte Fahrzeug beschädigt wird,
2. wenn es gänzlich verloren geht,
3. dadurch, dass es nicht rechtzeitig befördert wird, d. h. dass der Schleppschiffer die Frist überschritten hat, in der er vereinbarungsgemäss oder üblicherweise den Transport bewirken sollte.

Beschädigt werden oder verloren gehen kann ein im Schlepp befindliches Fahrzeug dadurch, dass es mit dem Schlepper oder einem anderen Schiff zusammenstösst, auf Grund gerät, gegen Brückenpfeiler geschleudert wird, und durch andere Unfälle mehr. Die Ersatzpflicht des Unternehmers folgt hier stets aus den allgemeinen Grundsätzen des Bürgerlichen Rechts, allerdings in Verbindung mit §§ 3 und 4 des Bschf. G.[4]). Sie ergiebt sich nicht etwa im Falle des Zusammenstosses von Schlepper und Anhang aus § 92

[1]) Lehmann-Ring, Bd. 2 S. 320. Cf. auch § 5 des Schlepp-Regl. d. Central A.-G. für Tauerei und Schleppschiffahrt zu Ruhrort.

[2]) Lehmann-Ring a. a. O.

[3]) Elbschiffahrts-Ordnung v. 1. April 1894 § 42. (Mittelstein, Bd. 2 S. 452.) Betriebsordnung für den Kaiser-Wilhelm-Kanal § 59 Z 6.

[4]) Mittelstein, Bd. 1 S. 54.

Bschf. G., wonach bei Zusammenstossen von Schiffen auf Flüssen und sonstigen Binnengewässern die Vorschriften der §§ 734—739 des HGB. in bezug auf die Schadensersatzpflicht entsprechende Anwendung finden sollen. Denn diese Artikel haben nur den Zusammenstoss sich frei bewegender selbständig geführter Schiffe vor Augen [1]). Der Verlust bezw. die Beschädigung müssen in die Zeit fallen, während der das beschädigte oder gesunkene Fahrzeug mit dem Schlepper durch eine Schlepptrosse verbunden war. Denn erst, wenn die Verbindung zwischen Schlepper und dem Anhang durch den Schleppstrang hergestellt ist, sei es direkt, sei es bei längeren Schleppzügen indirekt durch mehrere dazwischen befindliche Schiffsgefässe, steht der Schleppschiffer in dieser Eigenschaft dem zu schleppenden Fahrzeug gegenüber. Dass die Schleppfahrt bereits angetreten war, ist nach Analogie des Frachtvertrages nicht erforderlich [2]), vielmehr haftet der Schleppschiffer auch vor Beginn der eigentlichen Reise für den Verlust oder die Beschädigung eines Schleppschiffes, sofern nur die Schlepptrosse bereits übergeholt war. Beendigt wird die Zeit, während welcher der Schleppschiffer für Beschädigung oder Verlust haftet, wenn die Schlepptrosse von dem Anhang losgeworfen und damit die Verbindung zwischen ihm und dem Schlepper aufgehoben wird. Jedoch ist hier nicht der Augenblick massgebend, in dem das geschieht, sondern erst der Zeitpunkt, da die dem geschleppten Fahrzeug von dem Schleppdampfer mitgeteilte Kraft zur Vorwärtsbewegung erschöpft ist. Das Loswerfen der Trosse darf nicht aus irgend einem Grunde vorübergehend geschehen, sondern muss definitiv erfolgt sein, am Bestimmungsort des geschleppten Schiffes oder mit Zustimmung oder auf Wunsch seines Führers.

Ferner kann der Eigentümer eines geschleppten Schiffes einen Schaden dadurch erleiden, dass der Schleppschiffer die vereinbarte oder übliche Frist zur Bewirkung des Schlepptransports versäumt hat, sodass das geschleppte Schiff sich zu einer gegebenen Zeit nicht an seinem Bestimmungsorte befand, während der Eigentümer bei gehöriger Erfüllung des Vertrages dies hätte erwarten können. Wodurch die Verspätung im Einzelnen herbeigeführt wurde, ist für die Haftung des Schleppschiffers gleichgültig. Die Fristversäumnis kann entstanden sein durch nicht rechtzeitigen Antritt oder durch Unterbrechung der Reise, durch Wahl eines Schleppdampfers mit zu schwacher Maschine, ja auch das

[1]) Hans. Ger. Zeit. 1894 S. 212; Lewis, Bd. 2 S. 120—121; Hans. Ger. Zeit. 1892 S. 8.

[2]) Lehmann-Ring, Bd. 2 S. 324.

Einschlagen eines falschen Weges ist in Gegenden, die an Wasserstrassen reich sind, denkbar.

Selbstverständlich ist, dass der Schleppschiffer nicht nur für den direkten Schaden, wie er etwa bei einem Zusammenstoss entsteht, aufzukommen hat, sondern auch für den mittelbaren Schaden, der sich in einem entgangenen Gewinn, der gemäss § 252 BGB. mit Wahrscheinlichkeit erwartet werden konnte, geltend macht[1]).

Voraussetzung einer jeden den Schleppschiffer treffenden Haftpflicht für die besprochenen Thatsachen ist, dass ein Verschulden seiner selbst oder seiner Leute vorliegt.

Für die Frage der Beweislast bedeutet es einen Unterschied, je nachdem sich der Schleppvertrag seiner juristischen Natur nach als Dienst- oder Werkvertrag darstellt.

Hatte der Führer des geschleppten Schiffes die Leitung der Schleppreise, handelt es sich also um einen Dienstvertrag, so ist es Sache des Geschädigten, den Beweis dafür zu erbringen, dass sein Schaden auf ein schuldhaftes Verhalten des Schleppschiffers zurückzuführen ist. Denn auf dieser Behauptung basiert sein Ersatzanspruch. Anders, wenn der Schlepper die Leitung hatte[2]). Hier liegt dem Gegenkontrahenten nur der Beweis dafür ob, dass sein Schiff innerhalb des oben näher bezeichneten Zeitraums beschädigt oder verloren gegangen ist, bezw. dass er infolge der wider Erwarten späten Ankunft seines Schiffes einen Schaden erlitten hat[3]). Nicht dagegen braucht er ein Verschulden des Schleppschiffers darzuthun. Denn der Schleppschiffer hat sich zur Herstellung eines Endergebnisses im Ganzen verpflichtet, nämlich den Kahn innerhalb einer bestimmten Frist nach einem bestimmten Orte zu schleppen. Wer aber die Ausführung eines Geschäfts übernommen und nicht geleistet hat, muss beweisen, dass er an der Ausführung durch ein von ihm nicht zu vertretendes Ereignis verhindert worden ist, und wer summam diligentiam zu prästieren hat, muss dies Prästieren darthun[4]). Dies gilt jedoch nur grundsätzlich für Werkverträge im Allgemeinen. Bei dem zur Erörterung stehenden Schleppgeschäft, einer Spezies des Werkvertrages, ist die Eigenart desselben zu berücksichtigen, die darin besteht, dass der Schleppschiffer auch bei Anwendung der höchsten Sorgfalt den Vertrag nur dann glücklich ausführen

---

[1]) Cf. Hans. Ger. Zeit. 1894 S. 212.

[2]) Vergl. hierzu Mittelstein, Bd. 1 S. 56.

[3]) Also nicht die Verspätung allein, sondern auch der Kausalzusammenhang zwischen Verspätung und Schaden ist zu beweisen. Cf. Lehmann-Ring, Bd. 2 S. 325.

[4]) Jur. Wochenschrift 1894 S. 242.

kann, wenn er durch die mitwirkende Thätigkeit der Mannschaft des geschleppten Schiffes in geeigneter Weise unterstützt wird. Mit Rücksicht auf diesen Gesichtspunkt ist von dem Schleppschiffer mehr als der Nachweis, dass er seinerseits alles gethan hat, um das schädigende Ereignis fernzuhalten, nicht zu verlangen[1]). Wird ihm ein bestimmter Vorwurf gemacht, so liefert er den besagten Nachweis, wenn er diesen speziellen Vorwurf entkräftet[2]). Wird ihm ein bestimmter Vorwurf nicht gemacht, so würde genügen, wenn er nachweist, dass er während der Schleppreise die Sorgfalt an den Tag gelegt hat, die von ihm unter den obwaltenden Umständen billig verlangt werden konnte. Hier genügt also eine allgemeine Berufung auf sorgsames Verhalten[3]). Es gilt von ihm dasselbe, wie vom Frachtführer, mit dem er in dieser Hinsicht viel Aehnlichkeit besitzt und von dem Lehmann sagt: »Keinesfalls darf ihm der abstrakte Nachweis aufgebürdet werden, dass er unter keinen Umständen den Schaden oder die Verspätung hätte abwenden können; solch Beweis ist kaum zu erbringen; es darf von ihm nicht einmal stets verlangt werden, dass er das Ereignis nachweist, auf dem der Verlust, die Beschädigung oder die Verspätung beruht, dies wird wenigstens bei Verlust und Beschädigung des Gutes häufig garnicht möglich sein«[4]). Auch durch den Nachweis, dass dem schadenstiftenden Ereignis höhere Gewalt oder ein Zufall zu Grunde gelegen hat, oder auch nur ein Umstand, den er, ohne dass ihm ein Vorwurf daraus zu machen wäre, nicht voraussehen konnte, thut der Schleppschiffer seiner Entschuldigungspflicht Genüge.

Selbstverständlich kann sich der Schleppschiffer auch durch den Nachweis exkulpieren, dass der Unfall durch falsche Steuerung oder sonstige Versehen der Besatzung des geschleppten Schiffes herbeigeführt worden ist[5]), dass also bei Entstehung des Schadens ein Verschulden des Beschädigten mitgewirkt hat[6]).

Nicht nur für sein eigenes Verschulden haftet der Schleppschiffahrts-Unternehmer seinem Kontrahenten, sondern auch für das seiner sämtlichen Angestellten, insbesondere der Besatzung des Schleppers[7]). Es ergiebt sich dies schon aus

---

[1]) Jur. Wochenschrift 1894 S. 243; R. G. Bd. 10 S. 168.

[2]) R. G. a. a. O. S. 169.

[3]) Mit Unrecht bestreitet dies die Denkschrift — in Bezug auf den Frachtführer — S. 257.

[4]) Lehmann-Ring, Bd. 2 S. 325.

[5]) Boyens-Lewis, Bd. 2 S. 94.

[6]) BGB. § 254.

[7]) Cf. Urt. des O. L. G. Hamburg v. 25. Oktober 1897; Seuffert, Bd. 54 S. 36.

dem allgemein geltenden § 278 BGB. Im Besonderen wird die Haftung des Unternehmers für seine Leute in § 3 des Binnenschiffahrtsgesetzes festgestellt. War es in dem genannten Paragraphen des Bürgerlichen Gesetzbuches seine Eigenschaft als Schuldner, so ist es hier die des Schiffseigners, die seine Haftpflicht begründet.

Der § 3 des Bschf.-Ges. lautet:

»Der Schiffseigner ist für den Schaden verantwortlich, welchen eine Person der Schiffsbesatzung einem Dritten durch ihr Verschulden in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen zufügt.«

Der Schwerpunkt dieser Bestimmung liegt darin, dass eine Ersatzpflicht des Schiffseigners auch für solche Schäden anerkannt wird, die ausserhalb des Kreises seiner Vertragsverbindlichkeiten liegen[1]). Umsomehr also greift der § 3 im Verhältnis des Schleppschiffahrts-Unternehmers zum Eigentümer eines geschleppten Schiffes Platz, mit dem er ja einen Werk- bezw. Dienstvertrag geschlossen hat. Die dem Schleppschiffer auferlegte Haftung ist demnach eine ausserordentlich weitgehende und strenge, umsomehr, als aus der Natur eines Schleppschiffahrts-Unternehmens für den Unternehmer meist die Notwendigkeit folgt, die unmittelbare Verfügung über das Schiff einem Schiffsführer zu überlassen, der seiner Beaufsichtigung in vieler Beziehung und während einer Reise überhaupt, entzogen ist[2]). In der Erwägung nun, »dass bei der meist sehr bedeutenden Höhe der in Frage kommenden Schäden eine das ganze Vermögen ergreifende Haftpflicht die Schiffahrts-Unternehmungen mit einem Risiko belasten würde, das ihnen ohne Gefährdung ihres Bestandes und ihrer Entwickelung nicht wohl auferlegt werden kann«[3]), hat der Gesetzgeber Veranlassung genommen, die im Seerecht bewährte Beschränkung der Haftpflicht des Rheders auf die sog. fortune de mer auf die gleichartigen Verhältnisse der Binnenschiffahrt zu übertragen. Dies ist in § 4 des Bschf. G. geschehen, durch den die aus § 3 desselben Gesetzes sich ergebende Haftung des Schleppschiffahrts-Unternehmers in ihrer Strenge etwas eingeengt wird. Die dem Schleppschiffer obliegende Haftpflicht für sein und seiner Leute Verschulden wird dadurch zwar in ihrer Existenz in keiner Weise berührt, aber ihr Umfang wird wesentlich beschränkt. Denn von der prinzipiell geltenden Rechtsregel, dass jeder, der zu einer Leistung verpflichtet ist, für den vollen Betrag der Leistung und mit seinem gesamten Ver-

[1]) Begründung des Bschf. Ges. Drucksachen des Reichstags a. a. O. S. 313.
[2]) Landgraf, a. a O. S. 38.
[3]) Begründung des Bschf. Ges. Drucksachen des Reichstags a. a. O. S. 314.

mögen haftet, ist in § 4 eine Ausnahmevorschrift gegeben, die gerade für den Schleppschiffahrts-Unternehmer von allerhöchster Bedeutung ist.

Unter Ziffer 2 des § 4 wird nämlich bestimmt:

»Der Schiffseigner haftet nicht persönlich, sondern nur mit Schiff und Fracht, wenn der Anspruch auf die Nichterfüllung oder auf die unvollständige oder mangelhafte Erfüllung eines von dem Schiffseigner abgeschlossenen Vertrages gegründet wird, insofern die Ausführung des Vertrages zu den Dienstobliegenheiten des Schiffers gehört, ohne Unterschied, ob die Nichterfüllung oder die unvollständige oder mangelhafte Erfüllung von einer Person der Schiffsbesatzung verschuldet ist oder nicht.«

An die Stelle der Haftung mit der Fracht tritt beim Schleppschiffer die mit dem Schlepplohn, die kraft Gesetzes[1]) der Fracht gleichgeachtet wird.

Die citierte Bestimmung ist, wie schon hervorgehoben, gerade für den Schleppschiffer von grösster Bedeutung; ja der Gesetzgeber hat hier die Haftung des Schleppschiffahrts-Unternehmers gegenüber den Eigentümern der geschleppten Schiffe neben anderem besonders im Auge gehabt[2]). Die vom Gesetz aufgestellten Voraussetzungen werden bei weitaus den meisten Schleppverträgen zutreffen. Denn der Schleppschiffer, den wir uns in der Regel als ein grösseres Unternehmen, etwa eine Aktiengesellschaft, vorzustellen haben, schliesst den Schleppvertrag ab und weist dann den Führer eines seiner Schlepper an, den Vertrag auszuführen. Alle weiteren zur Ausführung des Vertrages notwendigen Handlungen gehören alsdann zu den Dienstobliegenheiten des Schiffers[3]) und der übrigen Besatzung des Schleppers, deren etwaiges Verschulden an einem Schaden, den der Gegenkontrahent erleidet, keine Rolle spielt.

Eine selbstverständliche, dennoch aber im Gesetz besonders hervorgehobene[4]), Konsequenz ist, dass durch die vorstehend behandelten Bestimmungen des § 4 Abs. 1 die persönliche Haftung im Falle eigenen Verschuldens nicht berührt wird. Ein solches Verschulden kann darin liegen, dass der Unternehmer ungeeignete Schiffsleute anstellt, dass er dem Schiffer eine fehlerhafte Anweisung bezügl. der Ausführung des Schleppvertrags zukommen lässt — z. B. er verabsäumt, dem Schiffer mitzuteilen, dass an einem Ort, der während der Reise von dem Schleppzug passiert wird, ein

[1]) § 3 Abs. 3 Bschf. G.
[2]) Begründung Drucksachen des Reichstags a. a. O. S. 313.
[3]) Cf. § 8 Bschf. Ges.
[4]) § 4 Abs. 2 Satz 1.

Schiff bereit liegt, im Schlepp mitgenommen zu werden — dass er den Schiffer überhaupt zu einem gesetz- oder vertragswidrigen Verhalten veranlasst, dass er die Vorschrift des § 8 Abs. 4 verletzt, wonach er für die Fahrtüchtigkeit des Schleppers zu sorgen hat, und in anderen mehr.

Eine auffallende Bestimmung hat das Gesetz in § 4 Abs. 2 Satz 2 hinsichtlich der Haftung zu Gunsten des Schiffseigners und damit auch des Schleppschiffahrts-Unternehmers gegeben, der sein Schiff selbst führt. In diesem Falle wird nämlich für einen durch fehlerhafte Führung des Schiffes entstandenen Schaden, wenn nicht geradezu eine böswillige Handlungsweise vorliegt, nur mit Schiff und Schlepplohn gehaftet.

Hiermit ist der sonst allgemein giltige Grundsatz, dass jedermann für sein eigenes Verschulden persönlich verantwortlich ist, durchbrochen worden. Die Bestimmung ist gegen den Widerstand der Regierung durch die Reichstagskommission in das Gesetz hineingebracht worden, mit der Begründung, dass der kleine Unternehmer gegen die beständige Gefahr geschützt werden müsse, sein ganzes Vermögen zu verlieren, während für den grösseren eine genaue Grenze seiner Haftbarkeit bestehe [1]). Es ist hierbei übersehen worden, dass diese beschränkte Haft für den grösseren Unternehmer auch nur dann besteht, wenn ihn ein persönliches Verschulden nicht trifft. In letzterem Falle, z. B. wenn durch Verschulden der Mannschaft ein Schade verursacht wird, ist aber auch der kleine Unternehmer, der sein Schiff selbst führt, nur mit Schiff und Schlepplohn verhaftet. Ausserdem ist nicht abzusehen, warum ein Unternehmer, der sein Schiff selbst führt, ein etwaiges Verschulden weniger hart büssen soll, als jeder Schiffer, der meist wirtschaftlich noch schlechter dasteht, da dieser für jeden durch die Vernachlässigung der Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers entstandenen Schaden mit seinem ganzen Vermögen haftet [2]), ebenso wie der Fuhrmann mit seinem Frachtwagen und der Arbeiter mit seinem Werkzeug zu unbedingtem Ersatz für den Schaden, den sie einem andern schuldhafterweise zugefügt haben, verpflichtet sind. Wie dem auch sei, es gilt, sich mit der gegenüber dem Bürgerlichen Recht und auch dem Seerecht anomalen Eigentümlichkeit im Binnenschiffahrtsrecht abzufinden, dass ein Schleppschiffer, wenn er ein fremdes Schiff führt, für seine schuldhafte Schiffsführung mit seinem ganzen Vermögen haftet, während derjenige, der sein

[1]) Bericht der 9. Reichstagskommission. Drucksachen des Reichstags. 9. Legislaturperiode, 2. Anlageband. S. 1073.

[2]) § 8 Bschf. Ges.

eigenes Schiff führt, nur mit diesem und dem Schlepplohn verhaftet ist.

Es liegt auf der Hand, dass sämtliche Gesetzes-Bestimmungen, die den Umfang der Haftung des Schleppschifffahrts-Unternehmers betreffen, durch Vertrag erweitert werden können. Daher ist der Schiffer mit seinem ganzen Vermögen natürlich auch dann verhaftet, wenn er die ordnungsmässige Erfüllung des Schleppvertrags ohne Einschränkung besonders gewährleistet hatte. Diese Gewährleistung muss jedoch in einer ausdrücklichen vertragsmässigen Einigung zwischen den beiden Parteien bestehen; eine einfache Anerkennung der durch den Schleppschiffer eingegangenen Verbindlichkeit würde nicht genügen[1]).

Fraglich erscheint es dagegen, ob der Schleppschiffer durch Vertrag die Haftung auch da, wo er persönlich haftet, auf Schiff und Schlepplohn herabmindern, oder sich überhaupt noch weiter als auf Schiff und Schlepplohn in der Haft beschränken kann. Die Frage ist mit Landgraf[2]) im Prinzip wohl richtiger zu bejahen, da das Gesetz keine entgegenstehende Bestimmung enthält, wie eine solche wohl andernfalls hätte aufgenommen werden müssen. Eine Grenze ist den vertragsmässigen Haftbeschränkungen allerdings dort gezogen, wo die Vereinbarung gegen die guten Sitten verstossen würde. Wann dies der Fall ist, ist Thatfrage[3]).

Nach der Praxis des Reichsgerichts würde ein Verstoss gegen die guten Sitten dann vorliegen, wenn ein Schleppschiffer, der den Markt thatsächlich beherrscht, nur unter weitgehenden, für den Gegenkontrahenten unvorteilhaften Haftbeschränkungen einen Schleppvertrag abzuschliessen bereit ist[4]).

§ 7.

Die erste und allgemeinste Verpflichtung des Eigentümers eines geschleppten Schiffes geht auf die Entrichtung der vereinbarten Vergütung, des Schlepplohnes. Der Schlepplohn, dessen Höhe sich nach einer festen Taxe — einem Tarif — zu bemessen pflegt[5]), ist grundsätzlich nach der Erfüllung des Vertrages zu entrichten[6]), in praxi jedoch meist praenumerando zahlbar[7]). Ist die Vergütung in den Vertrags-

---

[1]) Cf. Mittelstein, a. a. O. S. 66 — Begründung a. a. O. S. 315.
[2]) Landgraf a. a. O. S. 45.
[3]) BGB. § 138.
[4]) R.-G. Bd. 20 S. 116.
[5]) Die Höhe des Schlepplohnes berechnet sich nach Ladungsfähigkeit und Belastung des Schleppschiffs.
[6]) §§ 614, 641. BGB.
[7]) § 4 Schlepp-Regl., § 49 der Betr. Ordn. des Kaiser Wilhelm-Kanals

abreden garnicht berührt worden, so gilt sie in Höhe der Taxe und in Ermangelung einer solchen in üblicher Höhe als stillschweigend vereinbart[1]).

Eine weitere, dem Gegenkontrahenten des Schleppschiffers obliegende Verpflichtung besteht darin, dass er seinerseits alles thun muss, was in seinen Kräften steht, um den Schleppschiffer in Stand zu setzen, das Schleppgeschäft auszuführen. Daraus ergiebt sich, dass er dafür zu sorgen hat, dass sein Fahrzeug in beförderungsfähigem Zustande bei der Abfahrt oder beim Vorbeifahren des Schleppers bereit liegt[2]). Zum beförderungsfähigen Zustand gehört, dass das Schiff mit der nötigen Bemannung und Ausrüstung versehen ist, und dass es keinen grösseren Tiefgang hat, als den örtlichen Verhältnissen angemessen ist. Auf dieses letzte Erfordernis ist besonders beim Beladen Rücksicht zu nehmen.

Beim Annehmen des Schleppstranges hat die Besatzung des Anhangs der Mannschaft des Schleppers an die Hand zu gehen.

Hat während der Reise der Schlepper die Leitung, so tritt der Schiffer eines jeden geschleppten Schiffes und dessen übrige Besatzung bis zur Beendigung der Fahrt unter das Kommando des Kapitäns vom Schlepper, aber nur insoweit[3]), als dessen Befehle sich auf Vorschriften erstrecken, die das Schleppen betreffen. Die spezielle Leitung eines jeden im Schleppzuge befindlichen Fahrzeugs ruht in den Händen der einzelnen Schiffsführer. Den das Schleppen selbst betreffenden Weisungen des Zugleiters muss jedoch jeder Schiffsführer unweigerlich Folge leisten, es sei denn, dass damit für das eigene Schiff und, soweit von seinem Handeln oder Nichthandeln auch dass der andern etwa im Schleppzug befindlichen oder dritter Fahrzeuge abhängig ist[4]), für diese eine Gefahr, namentlich in Gestalt einer Kollision verbunden wäre, die vielleicht von dem weiter vorn im Zuge befindlichen Schlepper nicht wahrgenommen werden konnte.

Die Besatzung der geschleppten Schiffe muss auch bereitwillig den Schlepper in allen Arbeiten unterstützen, welche für das rasche Fortkommen des Schleppzuges, sowie für Beseitigung etwaiger Gefahren erforderlich sind[5]). In erster Linie ist den Rudermanövern des leitenden Schleppers bezw. des Vormannes im Schleppzuge genau zu folgen; es muss aber auch durch geeignete Massnahmen, z. B. unter

[1]) BGB. §§ 612, 632.
[2]) § 13 des gen. Schlepp-Regl.; § 49 der gen. Betriebs-Ordnung.
[3]) Boyens bei Goldschmidt, S. 97; Mittelstein, Bd. 1 S. 55.
[4]) Boyens bei Goldschmidt, S. 83.
[5]) § 8 des gen. Schlepp-Regl.

Anwendung von Stangen und Haken nach Möglichkeit dafür gesorgt werden, dass das geschleppte Schiff nicht gegen das Ufer oder auf Untiefen läuft, und dass es nicht mit Brückenpfeilern, Bollwerken und anderen Schiffen kollidiert[1]). Auch die Pflicht, bei günstigem Winde auf Weisung Segel zu setzen, wird man dem geschleppten Schiff auferlegen dürfen, da hierdurch der Schlepper unterstützt wird[2]).

Bei Beendigung der Schleppreise ist der Schleppstrang nach dem Kommando des Zugleiters loszuwerfen, und zwar von dem letzten Schiff zuerst.

Liegt dem Führer des geschleppten Schiffs die Leitung der Schleppfahrt ob, so erschöpfen sich dessen Pflichten darin, dass er bei den Weisungen, die er dem Schlepper erteilt, die Regeln der Nautik und die Vorschriften der Schiffahrtspolizei beachtet und im übrigen ebenfalls, soweit ihm dies möglich ist, die Thätigkeit des vorgespannten Schiffs erleichtert und unterstützt.

Für jeden Schaden, den der Schleppschiffahrts-Unternehmer dadurch erleidet, dass der Gegenkontrahent die ihm obliegenden Pflichten schuldhafterweise ausser Acht lässt, kann von diesem Ersatz beansprucht werden. Die Beweislast, nicht nur, dass ein Schade entstanden ist, sondern auch, dass er auf das Verhalten der Gegenpartei zurückzuführen ist, trifft stets den Schleppschiffer.

§ 8.

Die normale Beendigung eines Schleppgeschäfts, wie eines jeden Vertrages, besteht in der Erfüllung. Erfüllt ist ein Schleppgeschäft, wenn sowohl der Schleppschiffer wie sein Gegenkontrahent ihren oben näher dargelegten Verpflichtungen nachgekommen sind. Ein Schleppgeschäft ist demnach beendet, wenn der Eigentümer des geschleppten Schiffs oder sein Vertreter die vereinbarte Vergütung entrichtet und wenn der Schleppschiffer das Schiff des Gegenkontrahenten an den Bestimmungsort befördert bezw. ihm die geschuldeten Schleppdienste geleistet hat. Im letzten Fall liegt, wie wir wissen, ein Dienstverhältnis vor. Dass dieses Dienstverhältnis auf eine bestimmte Dauer abgeschlossen wird, ist zwar an sich nicht unmöglich, wäre aber in Anbetracht der besonderen Art desselben höchst ungewöhnlich. Denn die Zeitdauer der zu leistenden Schleppdienste bemisst sich regelmässig nach ihrem Zweck und endigt daher ohne weiteres mit der Erreichung dieses

---

[1]) Boyens bei Goldschmidt, S. 82.
[2]) § 10 des gen. Schlepp-Regl.

Zweckes[1]). Lässt sich z. B. ein Schiff, das in See gehen will, aus dem Hamburger Hafen die Elbe hinab schleppen, so endigt das Dienstverhältnis, — sofern nicht ein Besonderes ausgemacht ist — sowie das Seeschiff nach Grösse und Manövrierfähigkeit und unter Berücksichtigung der Wind- und Wasserverhältnisse im Stande ist, mit eigenen Mitteln die offene See zu erreichen. Die Entscheidung darüber, wann dies der Fall ist, liegt selbstverständlich beim Führer des geschleppten Schiffs, der als Dienstherr ja überhaupt die Schleppfahrt leitet. Beim Fällen dieser Entscheidung ist nach Treu und Glauben zu verfahren; die Schleppkraft des vorgespannten Schiffs darf nicht vertragswidrig über Gebühr ausgenutzt werden.

Eine Kündigung, die sonst in der Regel die Beendigung eines Dienstverhältnisses herbeiführt, ist hier als normaler Auflösungsgrund nicht wohl denkbar. Freilich würde eine Kündigung am Platze sein, wenn ein Schleppschiffer auf unbestimmte Zeit hinaus sich einem Dritten gegenüber verpflichtet hat, dessen sämtlichen Schiffen gegebenenfalls Schleppdienste zu leisten. In diesem Fall würde es sich jedoch nicht um ein einzelnes Schleppgeschäft, sondern um einen ganzen Komplex solcher handeln.

Dass beim Werkvertrage der Unternehmer seinerseits erfüllt hat, pflegt dadurch gekennzeichnet zu werden, dass der Besteller das fertige Werk abnimmt. Bei einem Schleppgeschäft, das juristisch ein Werkvertrag ist, tritt an die Stelle der nach der Beschaffenheit des Werks ausgeschlossenen Abnahme des Werks dessen Vollendung[2]). Diese ist dann gegeben, wenn das geschleppte Schiff im Tau des Schleppers seinen Bestimmungsort erreicht hat.

Die vorstehend behandelte Erfüllung des Schleppgeschäfts bedeutet dessen regelmässige und normale Beendigung. Das Geschäft kann jedoch auch aus andern, unvorhergesehenen Ursachen einer vorzeitigen Beendigung anheimfallen. Als eine solche Ursache ist vor allem zu nennen, wenn sich der Ausführung des Vertrags Hindernisse entgegenstellen[3]). Ein solches Hindernis kann dauernd oder vorübergehend sein, und es kann den Antritt wie die Fortsetzung der Schleppreise betreffen.

Durch eine dauernde Verhinderung, — z. B. das zu schleppende Schiff geht unter — wird der Vertrag ipso jure aufgelöst. Beide Parteien sind, vorausgesetzt, dass sie nicht schuldhaft die Verhinderung herbeigeführt haben, ihrer sämt-

[1]) BGB. § 620 Abs. 2.
[2]) BGB. § 646.
[3]) Vergl. hierzu Mittelstein Bd. 1 S. 54.

lichen Verbindlichkeiten, ebenso allerdings auch ihrer Rechte ledig[1]). Ist der Vertrag teilweise ausgeführt — das geschleppte Schiff z. B. vor seinem zufälligen Untergang bereits eine Strecke geschleppt, — so hat der Schleppschiffer Anspruch auf einen entsprechenden Teil der Vergütung, den man als Distanzschlepplohn bezeichnen könnte[2]). Trägt der Eigentümer oder der Schiffer des zu schleppenden oder bereits teilweise geschleppten Fahrzeuges die Schuld an der Verhinderung, so behält der Schleppschiffer den Anspruch auf den ganzen Schlepplohn, muss sich aber anrechnen lassen, was er infolge der Befreiung von der Leistung erspart oder durch anderweitige Verwendung der Schleppkraft seines Schleppers erwirbt oder zu erwerben böswillig unterlässt[3]). Wenn hingegen die dauernde Verhinderung dem Schleppschiffer zur Last fällt, kann der Gegenkontrahent nach seiner Wahl entweder vom Vertrage zurücktreten oder Schadenersatz wegen Nichterfüllung verlangen[4]).

Ein etwa eintretendes Hindernis zeitweiliger Natur muss zwar nicht, wie das dauernde unumgänglich, kann aber ebenfalls die Beendigung des Schleppgeschäfts herbeiführen. Eine zeitweilige Verhinderung ist, genau wie beim Frachtgeschäft, nicht jede augenblickliche, vorübergehende Verzögerung, sondern nur eine solche, die wirklich ins Gewicht fällt. Nicht darf sie die Ausführung des Vertrages unmöglich machen, da sie dann als dauernde Verhinderung anzusehen wäre, sie muss also derart beschaffen sein, dass »zwar noch der Zweck des Unternehmens erreicht werden kann, dass sie aber doch den Zweck zu schädigen geeignet ist«[5]).

Betrachten wir zunächst den Fall zeitweiliger Verhinderung der Ausführung durch Schuld des Dienst- bezw. Geschäftsherrn.

Es gehört hierher besonders der in der Praxis gewiss nicht seltene Fall, dass das zu schleppende Schiff zur festgesetzten Zeit nicht bereit liegt und dadurch die Abfahrt oder Weiterfahrt des Schleppers ungebührlich verzögert wird. Der Schleppschiffer kann hier beim Vertrage verharren und alsdann, wenn ein Dienstvertrag vorliegt, gemäss § 615 BGB. auch für die infolge der Unbereitschaft des Dienstberechtigten nicht geleisteten Dienste eine Vergütung verlangen, denn »die Vorleistungspflicht des Dienstverpflichteten ist erfüllt, wenn er

---

[1]) § 323 BGB
[2]) § 323 Abs. 1 Satz 2 BGB.
[3]) § 324 BGB.
[4]) § 325 BGB.
[5]) Lehmann-Ring, Bd. 2 S. 321; cf. auch R. O. H. G. Bd. 4 S. 174 und Staub, Handelsgesetzbuch, Bd. 2 S. 1514.

zur Dienstleistung im Stande ist und sich bereit erklärt hat« [1]).

Ist das Schleppgeschäft ein Werkvertrag, so kann der Schleppschiffer eine Entschädigung dafür beanspruchen, dass er während der Dauer der Unbereitschaft des Gegenkontrahenten seine Schleppkraft nicht verwerten konnte [2]).

Die Höhe der Entschädigung bestimmt sich, mag Dienst- oder Werkvertrag vorliegen, nach dem wirklichen Schaden des Schleppschiffers und darf von diesem nicht böswillig dadurch vergrössert werden, dass er seine Schleppkraft nicht, soweit möglich, anderweitig verwendet [3]).

Das zeitweilige, vom Eigentümer des geschleppten Schiffs verschuldete Hindernis führt unter Umständen aber auch zur Aufhebung des Vertrages. Denn falls, wie in dem angegebenen Beispiel, die Voraussetzungen des Leistungsverzuges auf Seiten des Gegenkontrahenten vorliegen, kann der Schleppschiffer dem andern Teil nach Massgabe des § 326 BGB. eine angemessene Frist zur Beseitigung des Hindernisses setzen, und wenn diese nach Ablauf der Frist nicht bewirkt ist — unter Umständen gemäss § 326 Abs. 2 sogar ohne eine Fristbestimmung — Schadensersatz wegen Nichterfüllung fordern oder aber auch vom Vertrage zurücktreten.

Schliesslich ist noch der Fall zu erörtern, dass der Schleppschiffer, ohne dass der Gegenkontrahent dafür verantwortlich gemacht werden könnte, zeitweilig an der Ausführung des Vertrags verhindert ist. Zunächst muss hier von neuem darauf hingewiesen werden, dass nicht jede geringfügige Verzögerung als »zeitweiliges« Hindernis betrachtet werden darf, sondern dass ein solches nur unter den oben erwähnten Voraussetzungen als vorliegend zu erachten ist [4]).

Der Dienstschuldner, der durch sein Verschulden vorübergehend nicht in der Lage ist, dem Vertrage entsprechend seine Dienste dem Berechtigten zur Verfügung zu stellen, gerät mit der ihm obliegenden Leistung in Verzug, und dem Berechtigten stehen alsdann die Rechtsbehelfe aus § 326 BGB. zur Seite. Er kann dem Dienstschuldner eine Frist zur Bewirkung der Leistung setzen, und wenn diese Frist fruchtlos verstreicht, Schadensersatz wegen Nichterfüllung verlangen oder vom Vertrage zurücktreten. Der Seeschiffer, dem meist an einer pünktlichen Erfüllung des Vertrages sehr gelegen ist, — gewöhnlich ist ihm darum zu thun, die hohe See noch zur Zeit der Flut zu erreichen, — wird regelmässig an einer

---

[1]) Motive zum BGB. Bd. 2 S 461.
[2]) § 642 BGB.; cf. § 13 des Schlepp. Regl.
[3]) § 614 Satz 2, § 642 Abs. 2 BGB.
[4]) S. O. Seite 35.

verspäteten Vertragserfüllung seitens des engagierten Schleppschiffers kein Interesse haben. Er kann daher, gemäss § 326 Abs. 2 BGB. vom Vertrage zurücktreten, ohne dass es der Bestimmung einer Frist bedarf.

Beruht die zeitweilige Verhinderung des Schleppschiffers, der Vorspanndienste leisten soll, auf einem Umstand, den er nicht zu vertreten hat, sodass auf seiner Seite also ein Verzug nicht vorliegt[1]), so muss eine solche Verhinderung als ein wichtiger Grund angesehen werden, kraft dessen der Eigentümer des Anhangs berechtigt ist, den Vertrag ohne Einhaltung einer Kündigungsfrist zu kündigen[2]).

Die zeitweilige Verhinderung des dienstschuldenden Schleppschiffers muss also zwar nicht, aber kann stets zur Auflösung des Vertrages führen.

Ganz ähnlich stellt sich die Rechtslage, wenn der Schleppschiffer seinem Gegenkontrahenten als conductor operis gegenübersteht. Das Verschulden oder Nichtverschulden des Schleppschiffers spielt auch hier insofern keine Rolle, als der locator operis ganz unabhängig von diesem Gesichtspunkt von den ihm nach § 636 in Verbindung mit § 634 BGB. zustehenden Rechten Gebrauch machen kann.

Wird die Schleppreise nicht rechtzeitig beendet, oder stellt sich schon vor dem Zeitpunkt, an dem sie gemäss der Vereinbarung oder der Ortsüblichkeit beendet sein müsste, heraus, dass das geschleppte Schiff seinen Bestimmungsort nicht rechtzeitig erreichen wird, so kann dessen Eigentümer dem Unternehmer wiederum eine Frist setzen, mit der Erklärung, dass er von dem Vertrage zurücktreten würde, wenn innerhalb dieser Frist die Beförderung nicht bewirkt wäre. Die Frist muss so bemessen sein, dass sie nicht vor dem oben bezeichneten Zeitpunkt abläuft. Verstreicht sie, ohne dass der Schlepptransport bewerkstelligt ist, so kann er seiner Androhung gemäss verfahren, ohne die Aufhebung des Hindernisses abwarten zu müssen. Ergeben die Umstände, dass ein rechtzeitiger Transport möglich ist, so bedarf es einer Fristbestimmung nicht, und der Gegenkontrahent des Schleppschiffers kann ohne weiteres vom Vertrage zurücktreten. So, wenn sich Eisgang auf dem betreffenden Gewässer einstellt, der eine Schiffahrt vorübergehend unmöglich macht. Dasselbe gilt, wenn die sofortige Geltendmachung des Rücktrittsrechtes durch ein besonderes Interesse des Schleppschiffeigentümers gerechtfertigt wird[3]). Auf ein Ver-

---

[1]) § 285 BGB.
[2]) Siehe unten S. 38, 39 dieser Abhandlung.
[3]) § 634 Abs. 2 BGB.

schulden des Schleppschiffers kommt es, wie schon hervorgehoben, für die Ausübung des Rücktrittsrechtes seitens der Gegenpartei nicht an; dennoch ist die Frage des Verschuldens keineswegs ohne Bedeutung. Ist die zeitweilige Verhinderung des Schleppschiffers nämlich durch casus oder gar vis major veranlasst, so hat der Schleppschiffer Anspruch auf den Distanzschlepplohn [1]), ist die Verhinderung dagegen durch seine Schuld herbeigeführt, so kann er nicht nur den Distanzschlepplohn nicht verlangen, sondern ist umgekehrt der Gegenpartei für die Folgen seines Verschuldens haftbar.

Unter Umständen freilich würde er berechtigt sein, eine etwaige ungerechtfertigte Bereicherung des Gegenkontrahenten von diesem zurückzuverlangen [2]), in dem Falle nämlich, dass der grössere Teil der Schleppreise bereits vollendet war, als infolge seines Verschuldens die Gegenpartei zum Rücktritt veranlasst wurde [3]).

Die Rechtslage eines Schleppschiffers, dem ein Schlepptransport als Ganzes anvertraut ist und der mit oder ohne seine Schuld am Antritt oder an der Fortsetzung der Schleppreise zeitweilig verhindert wird, stellt sich, wie sich aus der vorstehenden Darlegung ergiebt, auf Grund der allgemein gültigen Rechtsregeln im wesentlichen ebenso wie die eines Frachtführers im gleichen Fall [4]). Hier wie dort hängt es vom Gegenkontrahenten des Schleppschiffers bezw. Frachtführers ab, ob die zeitweilige Verhinderung zur Beendigung des Vertrages führt. Selbstverständlich sind alle diese Vorschriften dispositiver Natur und werden in der Praxis häufig genug durch besondere Vereinbarung modifiziert oder ausser Kraft gesetzt [5]).

An letzter Stelle ist als Auflösungsgrund eines Schleppgeschäftes die Kündigung zu nennen. Aus der Natur desjenigen Schleppgeschäfts, das ein Dienstvertrag ist, erhellt, dass die Gesetzesvorschriften über die Kündigung eines Dienstverhältnisses, soweit diese an eine Kündigungsfrist gebunden ist, im vorliegenden Fall nicht anwendbar sind. Bedeutung für unser Schleppgeschäft gewinnt nur der § 626 BGB., wonach ein Dienstverhältnis von jedem Teil ohne Einhaltung einer Kündigungsfrist gekündigt werden kann, wenn ein

[1]) § 634 in Verbindung mit § 471 BGB.; cf. auch § 17 des gen. Schlepp. Regl.

[2]) § 812 BGB. Satz 2.

[3]) Wie im entsprechenden Fall beim Frachtvertrage. Cf. Lehmann-Ring Bd. 2 S. 321; Cosack, HGB. S. 458.

[4]) Cf. § 428 HGB. und § 70 Bschf.-G.

[5]) Cf. Schlepp. Regl. § 17; Betriebsordnung des Kaiser Wilhelm-Kanals, § 55.

wichtiger Grund vorliegt[1]). Darnach wäre der Führer des geschleppten Seeschiffs berechtigt, während der Schleppfahrt dem Schlepper den Dienst zu kündigen, wenn z. B. sich zeigen sollte, dass der Schlepperkapitän seiner Aufgabe nicht gewachsen ist und dadurch das Schleppschiff gefährdet wird. In entsprechender Weise könnte aus ähnlich wichtigen Gründen die Kündigung vom Schlepper ausgehen.

Ist das Schleppgeschäft ein Werkvertrag, so steht nicht beiden Teilen, sondern nur dem Eigentümer des geschleppten Schiffes ein Kündigungsrecht zu. Er kann ohne Angabe eines Grundes bis zur Vollendung des Transports den Vertrag jederzeit willkürlich kündigen, muss aber dann nichtsdestoweniger die ganze vereinbarte Vergütung zahlen[2]). Infolge dessen wird er, um keinen Schaden zu erleiden, nur selten von diesem seinem Rechte Gebrauch machen, wie denn überhaupt die Kündigung als eine höchst ungewöhnliche Beendigung eines Schleppgeschäftes angesehen werden muss.

Zum Schluss dieses Abschnittes sei noch erwähnt, dass ein Schleppgeschäft auch nach § 17 der Konkursordnung aufgelöst werden kann.

§ 9.

Ladungsinteressenten oder -beteiligte sind die Absender und Empfänger von solchen Gütern, die sich auf einem Schleppschiff befinden. Die Ladungsinteressenten stehen zu dem Schleppschiffer in keinem kontraktlichen Verhältnis, wohl aber zum Eigentümer des geschleppten Schiffes, demgegenüber ihnen die aus einem Frachtvertrage sich ergebenden Rechte zustehen[3]). Erleidet also ein Ladungsinteressent dadurch Schaden, dass der Schleppschiffer oder einer seiner Leute es bei Ausführung des Schlepptransportes an der nötigen Sorgfalt fehlen liess, so kann er eine kontraktliche Schadensersatzforderung nicht gegen den Schleppschiffahrts-Unternehmer, sondern nur gegen den Eigentümer des geschleppten Schiffes geltend machen. Denn dieser ist ihm für jeden Schaden verhaftet, der durch Verlust oder Beschädigung eines Frachtgutes oder durch Versäumung der Lieferzeit entsteht, wenn er nicht darthut, dass der Schaden durch vis major herbeigeführt ist. Diese Möglichkeit, sich von der Haftung zu befreien, würde jedoch im vorliegenden Fall fortfallen, denn als vis major können die Handlungen des Schleppschiffers und seiner Angestellten nicht angesehen

[1]) Ein Fall dieser Art wurde oben S. 37 dieser Abhandlung bereits erwähnt: Die zeitweilige unverschuldete Behinderung des dienstschuldenden Schleppschiffers.

[2]) § 649 BGB.

[3]) §§ 26—77 des Bschf.-G.

werden[1]). Im Verhältnis aber zwischen dem Eigentümer eines Schleppschiffes und einem Ladungsinteressenten stellen sich der Schleppschiffer und seine Leute dar als »Personen, deren er sich bei Ausführung der Beförderung bedient«, und für deren Verschulden er gemäss § 431 HGB. im gleichen Umfange aufzukommen hat, wie für sein eigenes Verschulden.

Der Schaden also, der einem Ladungsinteressenten durch das Verhalten des Schleppschiffers zugefügt wird, ist gleichzeitig ein Schaden des Eigentümers des betr. Anhangs. Dieser ist daher ohne weiteres berechtigt, von dem Schleppschiffer Ersatz zu verlangen. Dass er seinerseits den Ladungsinteressenten bereits befriedigt hat, ist hierfür nicht erforderlich und braucht daher nicht von ihm nachgewiesen zu werden[2]).

Kann also der Ladungsinteressent mangels eines zwischen ihm und dem Schleppschiffer bestehenden juris vinculum, eine kontraktliche Schadensersatzforderung gegen den Schleppschiffer nicht geltend machen, so bietet ihm dennoch das Gesetz eine Handhabe, gegen diesen direkt vorzugehen, sofern durch Verschulden der Schlepperbesatzung Frachtgüter beschädigt worden oder verloren gegangen sind. Denn nach dem bereits oben citierten wichtigen § 3 des Bschf. G. haftet der Schiffseigner ganz allgemein für jeden Schaden, welchen eine Person der Schiffsbesatzung einem dritten durch ihr Verschulden in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen zufügt. Unter einem solchen Dritten aber ist, wie in der Begründung des Gesetzes noch ausdrücklich hervorgehoben wird, natürlich auch der Ladungsbeteiligte eines geschleppten Schiffs zu verstehen[3]). Der Ladungsinteressent hat also, ein Verschulden der Schlepperbesatzung vorausgesetzt, die Wahl, ob er sich an den Eigentümer des Anhangs halten will — in welchem Falle es diesem offen steht, gegen den Schleppschiffer Regress zu nehmen — oder ob er direkt gegen den letzteren vorgehen will. Als massgebend wird für ihn bei der Ausübung dieser Wahl nicht selten der § 4 des Bschf. G. in Betracht kommen, durch den die Haftung des Schleppschiffers in vielen Fällen auf Schiff und Schlepplohn beschränkt werden wird, während der Schleppschiffseigentümer als Frachtführer stets unbegrenzt mit seinem ganzen Vermögen haftet. Niemals aber kann der Ladungsinteressent mehr beanspruchen als Ersatz des gemeinen Handelswertes

[1]) Urt. des R. G. v. 23. April 1887 (Seufferts Archiv, Bd. 43 S. 72.).
[2]) A. a. O. S. 73.
[3]) Begr. des Bschf. G. Drucksachen des Reichstages a. a. O. S. 313.

des beschädigten oder verlorenen Frachtguts, es sei denn, dass der Schaden durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit des Schleppschiffers herbeigeführt war[1]).

§ 10.

Die Stellung des Schleppers zu dritten Schiffen, d h. zu solchen, die an dem jeweiligen Schleppgeschäft unbeteiligt sind, interessiert in erster Linie im Hinblick auf die Haftpflicht, welcher der Schlepper in dem Falle unterworfen ist, dass das dritte Schiff mit ihm oder einem im Tau befindlichen Fahrzeug kollidiert.

Die Schadensersatzpflicht beim Zusammenstoss von Schiffen auf Flüssen oder sonstigen Binnengewässern ist durch § 92 des Bschf. G. in der Weise geregelt, dass die Vorschriften der §§ 734—739 des HGB. auf die Binnenschiffahrt entsprechende Anwendung finden sollen. Damit ist eine völlige Uebereinstimmung der für See- und Binnenschiffe geltenden Vorschriften über den Schiffszusammenstoss herbeigeführt werden[2]).

Hiernach ist Voraussetzung einer jeden Schadensersatzforderung, dass ein für den Zusammenstoss kausales Verschulden der Besatzung des Schiffes nachgewiesen wird, dessen Eigentümer haftbar gemacht werden soll[3]) und zwar hat derjenige das Verschulden zu beweisen, der den Ersatzanspruch daraus herleitet.

Es ergiebt sich sonach, dass der Schleppschiffahrts-Unternehmer mit Schiff und Schlepplohn stets dann haftbar ist, wenn der Schleppdampfer infolge eines Verschuldens seiner Besatzung während der Schleppfahrt mit einem dritten Schiff kollidiert, und zwar ganz unabhängig davon, ob er im einzelnen Fall die Leitung hatte oder nicht.

Im Falle eines direkten Verschuldens der Schlepperbesatzung folgt die Haftpflicht unmittelbar aus den gesetzlichen Bestimmungen und steht ausser jedem Zweifel. Fraglich dagegen könnte es bei oberflächlicher Betrachtung erscheinen, ob der Schleppschiffer auch dann haftet, wenn das geschleppte Schiff die Leitung hat, und infolge eines vom Führer dieses Schiffes angeordneten falschen Manövers der Schlepper mit einem dritten Fahrzeug kollidiert. Obgleich hier die Schuld an dem Zusammenstoss lediglich dem Führer des Anhangs zur Last fällt, wird man doch auch den Eigentümer des Schleppers für den Unfall haftbar erklären müssen und zwar

[1]) Cf. § 26 des Bschf. G. in Verbindung mit § 430 HGB.
[2]) Begründung des Bsch. G. Drucksachen des Reichstages a. a. O. S. 352.
[3]) § 743 HGB.

aus folgendem Grunde: Dem Führer des Schleppers liegt die Sorge für die richtige Navigation seines Fahrzeuges ob. Ordnet er sich nun dadurch, dass er einem anderen Schiff Vorspanndienste leistet, den Anweisungen von dessen Schiffer unter, so entäussert er sich freiwillig, allerdings in durchaus erlaubter und verkehrsüblicher Weise, eines Teils seiner Selbständigkeit, insbesondere auch bei der Navigation seines eigenen Fahrzeuges zu Gunsten des Kapitäns vom geschleppten Schiff. Dieser übt alsdann, soweit dies für die Leitung der Schleppfahrt erforderlich ist, auf dem Schlepper Funktionen aus, die eigentlich dem Führer dieses letzteren allein zukommen. Der Schiffer des Anhangs ist daher insoweit, als er durch seine Leitung auf die Navigation des Schleppers einwirkt, gleichzeitig als zu dessen Besatzung gehörig zu betrachten, und sein Verschulden ist im gleichen Umfange rechtlich als Verschulden eines Mitgliedes der Schlepperbesatzung anzusehen. Daher muss, wenn bei der Leitung Fehler gemacht werden und infolgedessen der Schlepper mit einem dritten Schiffe kollidiert, diesem gegenüber das Schiffsvermögen des Schleppers verhaftet sein [1]). Dem Schleppschiffer steht zwar der Regress gegen das Schiffsvermögen des leitenden Schiffes auf Grund des Schleppvertrages offen; zunächst aber haftet er selbst dem geschädigten dritten unmittelbar.

Eine Haftpflicht des Schleppschiffahrts-Unternehmers ist ferner stets dann begründet, wenn das ihm gehörige Schiff, — der Schleppdampfer — zwar nicht selbst kollidiert hat, wenn aber dessen Besatzung durch ihr Verhalten den Zusammenstoss eines im Schlepp befindlichen Fahrzeuges mit einem freien Schiff verschuldet hat. Belanglos ist es hierbei wiederum, in wessen Händen die Leitung der Schleppfahrt lag. Der Zusammenstoss kann, wenn der Schlepperkapitän die Leitung und Aufsicht über den Schleppzug hatte, dadurch herbeigeführt sein, dass der Schlepper sich nicht auf der vorgeschriebenen Seite des Fahrwassers hielt und infolgedessen der in seinen Bewegungen von ihm abhängige Anhang mit einem dritten Fahrzeug zusammenrannte. Hatte das geschleppte Schiff die Leitung, so kann die Ursache eines Zusammenstosses desselben mit einem dritten Fahrzeug darin liegen, dass der Schlepperkapitän einer ausdrücklichen Weisung des leitenden Schiffs zuwider handelte, oder dass er es unterliess, Massnahmen zu ergreifen, die er auch ohne besondere Ordre hätte treffen müssen [2]).

[1]) Cf. hierüber Boyens bei Goldschmidt, S. 77; Müller, Für das Verschulden welcher Personen haftet der Rheder gemäss § 734 des neuen HGB.? Rostocker Dissertation. S. 39.

[2]) Cf. oben S. 21 dieser Abhandlung.

Die Haftpflicht des Schleppschiffers beruht in diesen Fällen nicht auf § 92 Bschf. G. (§ 734 HGB.), sondern auf dem allgemeinen § 3 des Beschf. G. Massgebend für die Beurteilung der Sachlage ist auch hier ausschliesslich die Frage des Verschuldens und der Umstand, dass nicht der Schlepper, sondern das geschleppte Schiff es war, welches körperlich mit dem dritten kollidierte, ist — wohlgemerkt nur für die Haftpflicht des Schleppschiffers — ohne Bedeutung. Allein ausschlaggebend ist die Thatsache, dass eine Person der Schiffsbesatzung des Schleppers durch ihr Verschulden in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen einem Dritten Schaden zugefügt hat.

Als Ergebnis der vorstehenden Erörterung lässt sich folgender Satz aufstellen:

Der Schleppschiffahrts-Unternehmer haftet erstlich stets dann, wenn der Schlepper selbst mit einem dritten Fahrzeug kollidierte, und ferner in allen den Fällen, in denen es dem schuldhaften Verhalten einer Person der Schlepperbesatzung zuzuschreiben war, dass das oder ein angehängtes Fahrzeug mit einem dritten Schiff in Kollision geriet.

Ein solches schuldhaftes Verhalten ist hauptsächlich in einer Nichtbeachtung der Regeln des Wasserstreckenrechts zu erblicken, bei der Binnenschiffahrt insbesondere der schifffahrts- und strompolizeilichen Vorschriften.

Erfüllt ein Thatbestand die oben bezeichneten Voraussetzungen nicht, so ist eine Haftpflicht des Schleppschiffers nicht zu konstruieren, also, was besonders hervorgehoben zu werden verdient, niemals in dem Falle, dass das geschleppte Schiff infolge eines Verschuldens seiner Besatzung mit einem dritten Fahrzeug zusammengestossen ist[1]).

§ 11.

Unter bestimmten Voraussetzungen befindet sich der Eigentümer eines Schiffes, das infolge eines an Bord des Schleppers gemachten Fehlers mit diesem selbst oder einem angehängten Fahrzeug zusammengestossen und beschädigt ist, insofern in einer günstigen Lage, als er nicht nur aus dem Schiffsvermögen des Schleppers, sondern auch aus dem des Schleppschiffes sich Befriedigung suchen kann. Um diese Voraussetzungen zu ergründen, betrachten wir zunächst, unserer alten Unterscheidung folgend, den Fall, dass sich ein Schiffszusammenstoss ereignet, während die Leitung des Schleppzuges in den Händen des Führers vom geschleppten Schiffe ruht. Wie wir wissen, liegt alsdann juristisch ein

[1]) Vergl. hierzu Entsch. des R. G. vom 1. April 1896. (Juristische Wochenschrift 1896 S. 285); siehe auch Mittelstein, Bd 1 S. 60.

Dienstverhältnis vor. Das Verhältnis der Besatzung des Schleppers und der des geschleppten Schiffes zum Eigentümer dieses letzteren ist demnach in gewisser Hinsicht das gleiche: beide sind verpflichtet, dem Eigentümer bezw. dessen Vertreter, dem Schiffer, Gehorsam zu leisten und seinen Anordnungen zu folgen. Daraus aber ergiebt sich die weitere Folge, dass der Eigner oder Rheder des leitenden Anhangs für ein schuldhaftes Verhalten der Schlepperbesatzung, durch das ein Dritter Schaden erleidet, in demselben Umfange einzustehen hat, wie für das Verhalten der Mannschaft seines eigenen bugsierten Schiffes.

Diese Auffassung ist von den deutschen Gerichten, nach dem Vorgange der englischen Praxis[1]), von jeher vertreten worden[2]). Am prägnantesten kommt sie zum Ausdruck in der Entscheidung des Reichsgerichts vom 21. Dezember 1887[3]). Wie es bezüglich der Haftung des Rheders im Sinne des Gesetzes keinen Unterschied machen könne, so etwa deduziert das Reichsgericht, in welcher Weise im Einzelnen ein Mitglied der Besatzung oder ein vom Schiffer angenommener Lotse einem Dritten Schaden zufüge, wenn dies nur innerhalb des Kreises seiner Dienstverrichtungen geschähe, so erscheine es auch nur konsequent, »den Rheder auch für Versehen der Besatzung des angenommenen Schleppdampfers haften zu lassen, welche dadurch materiell temporär im Dienste des geschleppten Schiffes bezw. des Rheders desselben steht«[4]). Das Reichsgericht billigt die einem früheren Urteil des Hanseatischen O. L. G.[5]) ausgesprochenen Meinung, die es als ausschlaggebend hinstellte, dass »das geschleppte Schiff sich in seinem bezw. des Rheders Interesse der bewegenden Kraft des Schleppers bedient, und damit freiwillig der eigenen freien Bewegung entsage, um mit dem Schlepper einen Schleppzug zu bilden«[6]). Es läge daher kein Grund vor, den Rheder von seiner Haftung als befreit anzusehen, »wenn er und seine Vertreter, der Schiffer, . . . den Kreis seiner Bediensteten dadurch erweitere, dass er sich zur Fortbewegung eines zweiten Fahrzeugs und der auf diesem angestellten Besatzung bedient«[7]).

---

[1]) Boyens-Lewis, Seerecht, Bd. 1 S. 160.

[2]) Hans. O. L. G. in Hans. Ger. Zeit. 1887 No. 16 und von 1886 No. 33, sowie Urt. des L. G. Hamburg vom 30. September 1884 (Goldschmidt, Bd. 36 S. 291.).

[3]) R. G., Bd. 20 S. 84 f.

[4]) R. G., Bd. 20 S. 86, 87.

[5]) Hans. Ger. Zeit. v. 1887 No. 16.

[6]) R. G., Bd. 20 S. 87.

[7]) a. a. O.

Diesen Erwägungen wird man durchweg beitreten müssen und man kann als einen im Allgemeinen gültigen Satz aufstellen, dass, falls das geschleppte Schiff die Leitung hat, das Schiffsvermögen desselben haftet, wenn durch Schuld der Schlepperbesatzung ein Zusammenstoss verursacht wird[1]).

Schlepper und Anhang haften dann dem Dritten solidarisch. Dem Eigentümer des letzteren bleibt der Regress gegen das Schiffsvermögen des Schleppers. Eins aber ist wohl zu beachten: es gilt der obige Grundsatz nur, wenn sich das schadenstiftende schuldhafte Verhalten der Schlepperbesatzung als eine Dienstverrichtung charakterisiert, durch welche die Navigation des Schleppschiffes beeinflusst wird. Nicht haftet dessen Eigentümer, wenn der auf dem Schlepper gemachte Fehler nur auf die eigene Navigation desselben eingewirkt hat[2]). Stösst also der Schlepper durch Schuld seiner Besatzung ohne Mitschuld der Leitung mit einem dritten Schiffe zusammen, so wird das Schiffsvermögen des geschleppten Schiffes ebensowenig von der Haftpflicht betroffen, als dies hinsichtlich des Schleppers der Fall ist, wenn die besondere Besatzung des geschleppten Schiffes einen Fehler macht, durch den nur die Navigation des Schleppschiffes selbst zum Schaden eines dritten beeinflusst wird.

Wir gelangen nun bei unserer Betrachtung der Haftpflicht des Eigentümers eines geschleppten Schiffes für die Handlungen des Schleppers zu der zweiten Kategorie der Geschäfte des Schleppschiffahrts-Unternehmers, die dadurch gekennzeichnet ist, dass in Ausführung des Geschäfts der Schlepper die Leitung und Aufsicht über den Schleppzug hat.

Wir haben oben ausführlich die Stellung des Schleppers zu den angehängten Schiffen erörtert und dargelegt, welche Pflichten bei dieser Sachlage beide Teile während der Schleppreise zu erfüllen haben[3]). Wir ersahen daraus, dass, trotzdem der Kapitän des Schleppdampfers die Leitung in Händen hat, die Führer der geschleppten Schiffe durchaus selbständig bleiben. Ihre Fahrzeuge sind zwar im Kurse abhängig von dem voranfahrenden Schlepper, im Übrigen aber hat jeder einzelne Schiffsführer allein für die richtige Navigation seines Fahrzeuges zu sorgen, die sich besonders darauf erstreckt, dass die Rudermanöver des Schleppers richtig und rechtzeitig erkannt werden und die Steuerung des

[1]) Ebenso Landgraf, a. a. O. S. 280; Mittelstein, a. a. O. S. 60; Müller, a. a. O. S. 38.

[2]) Cf. Boyens bei Goldschmidt, S. 78, 79.

[3]) Cf. S. 22 f. und S. 32 dieser Abhandlung.

eigenen Schiffes denselben angepasst wird. Der Schlepper sowohl wie jeder einzelne angehängte Kahn sind als vollkommen selbständige Fahrzeuge zu betrachten; darum, weil ihre Besatzungen Hand in Hand arbeiten müssen, dürfen sie nicht etwa zusammen als »die Besatzung des Schleppzuges« angesehen werden. So hatte nämlich das Hanseatische Oberlandesgericht am 18. Februar 1887 entschieden[1]) und daran die Folgerung geknüpft, dass der Eigentümer eines jeden geschleppten Schiffes für das Verschulden einer Person der Besatzung des ganzen Schleppzuges an einer Kollission desselben mit einem andern Schiff aufzukommen habe. Demgemäss wurde der Eigentümer eines Kahnes, der, während er von dem Schlepper »Taurus« geschleppt wurde, mit dem Fahrzeug eines dritten infolge eines »verfehlten Manövers des (leitenden) Schleppers« kollidierte, zum Schadensersatz verurteilt. Diese Entscheidung ist durchaus zu missbilligen[2]). Mit Recht weist Boyens darauf hin[3]), dass das Ergebnis derselben ein ungerechtes sei. Es würde danach für jedes Schiff ein grosses Risiko sein, sich einem Schleppzuge anzuschliessen, da es gewärtig sein müsste, eventuell für die Manöver des Schleppers, auf die es gar keinen Einfluss hat, haftbar gemacht zu werden. Es erscheint vielmehr im Hinblick auf die selbständige Stellung jedes einzelnen zum Schleppzug gehörigen Schiffes als allein angemessen und den thatsächlichen Verhältnissen entsprechend, dem Eigentümer eines jeden Fahrzeuges nur dann die Verantwortlichkeit für eine Kollision zuzuweisen (beschränkt auf Schiff und Fracht bezw. Schlepplohn), wenn das schadenstiftende Ereignis durch das schuldhafte Verhalten der Besatzung seines Schiffes herbeigeführt ist[4]).

Dadurch, dass das Reichsgericht in der oben (S. 44) erwähnten Entscheidung vom 21. Dezember 1887 den dort wiedergegebenen Passus aus den Gründen des angefochtenen Hamburger Urteils billigend citierte, hat es Anlass zu einem Missverständnis gegeben. Bei dem betreffenden Urteil des Reichsgerichts handelte es sich, wie wir wissen, um die Beurteilung eines Falles, bei dem nicht der Schlepper, sondern das geschleppte Schiff die Leitung hatte. Indem nun das Reichsgericht diesen Umstand betonte, vermied es gerade den Fehler des Hamburger Gerichtshofs, der unterschiedslos jeden Schleppzug hinsichtlich der Haftung als Einheit be-

[1]) Hans. Ger. Zeit. v. 1887 No. 16, ebenso Urteil desselben Gerichts v. 7. Januar 1887 (Goldschmidts Zeitschrift, Bd. 36 S. 291.).
[2]) Cf. Mittelstein, Bd. 1 S. 60.
[3]) Boyens-Lewis, Seerecht, Bd. 1 S. 162.
[4]) Boyens bei Goldschmidt S. 86; Müller a. a. O. S. 42.

handeln wollte. Trotzdem wurde, wie gesagt, die Auffassung des Reichsgerichts missverstanden[1]). Die Begründung zum Regierungsentwurf eines Binnenschiffahrtsgesetzes hob ausdrücklich hervor, dass »nach der von dem Reichsgericht gebilligten Auffassung[2]) die Besatzung des Schleppers in Hinblick auf ihre Verwendung zur Beförderung der geschleppten Schiffe zugleich als deren Besatzung angesehen wird (Entsch. des R. G. in Civilsachen Bd. 20 S. 84[3])« und wollte diesem Standpunkt nicht durch positive Bestimmungen entgegentreten. Die Reichstagskommission war dagegen der Ansicht, es müsse gesetzlich festgestellt werden, dass der Schleppzug keineswegs ein unteilbares Ganze sei. Sie erwog, dass ein Schaden nur dann zu vermeiden sei, wenn die Führer der einzelnen angehängten Schiffe den Schlepper durch richtiges Manövrieren unterstützten und der Führer des Schleppers seinerseits den ganzen Schleppzug im richtigen Fahrwasser hielte. Es könne daher »sowohl der Schleppdampfer allein, wie jedes einzelne im Schleppzuge befindliche Schiff einem Dritten Schaden zufügen«[4]). Das Plenum des Reichstags schloss sich diesen Erwägungen der Kommission an und so wurde der Abs. 4 des § 3 in das Bschf. G. aufgenommen, welcher lautet:

»Sind mehrere Schiffe in einem Schleppzug vereinigt, so erstreckt sich die Haftung nur auf dasjenige Schiff, welches den Schaden verursacht hat . . . .«.

Hierdurch ist der irrigen Ansicht, der Schleppzug bilde in Bezug auf die Haftung eine Einheit, ein für alle Mal der Boden entzogen und gesetzlich festgelegt, »dass kein Schiff (eines Schleppzugs) haftbar gemacht werden soll für einen Schaden, der nicht durch eine Person seiner Besatzung verursacht ist«[5]).

Stösst also irgend ein Schiff des Schleppzugs, sei es der leitende Schleppdampfer selbst, oder sei es ein angehängtes Schiff, infolge des Verschuldens einer Person der Schlepperbesatzung mit einem dritten Schiff zusammen, z. B. weil der Schlepper nicht das richtige Fahrwasser innegehalten hat, so trifft die Verantwortung dafür allein den Schleppschiffahrts-Unternehmer. Das Schiffsvermögen eines angehängten Schiffes ist nur dann verhaftet, wenn dessen

---

[1]) Nichtsdestoweniger ist Mittelstein beizustimmen, wenn er bemerkt (Bd. 1 S. 61), dass dieses Missverständnis vom Reichsgericht nahegelegt ist.

[2]) Das R. G. hat sich später selbst hiergegen verwahrt und das Missverständnis aufgeklärt (Entsch. Bd. 46 S. 44.).

[3]) Begründung des Bschf.-G. Drucksachen des Reichstags a. a. O. S. 315.

[4]) Drucksachen des Reichstags, 9. Leg.-Periode, Session 1894/95 No. 253 S. 1073.

[5]) R. G. Bd. 46 S. 46.

besonderer Besatzung ein Verstoss gegen die ihr obliegenden, oben erörterten Pflichten zur Last fällt [1]), z. B. wenn zum Schaden eines dritten Schiffes den Rudermanövern des Schleppers nicht die erforderliche Beachtung geschenkt wurde.

Mittelstein hält es in der ersten Auflage seines Kommentars des Bsch. G. (Leipzig 1896) für fraglich, ob bei einer eventl. späteren Revision des Gesetzes der Abs 4 des § 3 noch Anklang finden wird [2]). Wir halten diese Befürchtung für unbegründet und sehen in der dort getroffenen gesetzlichen Regelung der Haftpflicht bei Schiffszusammenstössen, bei denen ein Schleppzug beteiligt ist, aus den angegebenen Gründen die allein gerechte und zweckentsprechende.

Wenn Mittelstein meint [3]), es sei in der Reichstags-Kommission nicht genügend berücksichtigt worden, dass der für den schuldigen Schlepper belangte Anhang gegen diesen Regress nehmen könne, so ist darauf hinzuweisen, dass die Möglichkeit eines solchen Regresses häufig genug von recht zweifelhaftem praktischen Nutzen sein wird.

---

[1]) Boyens bei Goldschmidt, S. 85, 86. Mittelstein, Bd. 1 S. 61, 62.

[2]) A. a. O. S. 26. In der zweiten Auflage des gen. Kom. findet sich von diesem Bedenken nichts mehr.

[3]) Ebendort.